10 ЛУЧШИХ МАШИН ГОДА

ГРАН-ПРИ 2012 За рулем

№1 (967) ЯНВАРЬ 2012 WWW.ZR.RU

За рулем

ВЫРЕЖИ И СОХРАНИ!
ПОЛНАЯ ТАБЛИЦА ШТРАФОВ!
›159

КРАСНАЯ ЦЕНА RENAULT DUSTER
›128

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 12001

ТЕСТ УНИВЕРСАЛОВ

OPEL INSIGNIA VOLVO V60 FORD MONDEO TOYOTA AVENSIS VOLKSWAGEN PASSAT

СОБИРАЕМСЯ НА ЗИМНИЙ ОТДЫХ! ›76

NISSAN JUKE
НАПОЛНЯЯ ГОРОД ЭНЕРГИЕЙ

SHIFT the way you move

NISSAN

ПОЛНЫЙ ПРИВОД – ПОЛНЫЙ ДРАЙВ

- Чистокровный кроссовер: клиренс 180 мм, полный привод ALL MODE 4x4-i[1]
- Выдающаяся безопасность: система стабилизации ESP, 6 подушек безопасности, система адресного распределения крутящего момента TVS[1]
- Захватывающая динамика: сочетание вариатора Xtronic MCVT с двигателем 190 л. с.[1]
- Инновационные системы: NDCS[2] и Nissan Connect[3]

www.nissan.ru

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

FOR SAFER CARS EURO NCAP www.euroncap.com TEST 2011 [4]

NISSAN FINANCE[5]
«защищенный кредит»

СЛУЖБА ПОДДЕРЖКИ КЛИЕНТОВ
8 800 200 59 90

NISSAN ASSISTANCE[6]
ПОМОЩЬ НА ДОРОГЕ

Предложение не является публичной офертой. [1]Наличие указанных опций зависит от комплектации. [2]NDCS – Nissan Dynamic Control System – система динамического изменения настроек автомобиля. [3]Ниссан Коннект – многофункциональная консоль. [4]По результатам тестирования EuroNCAP, официально опубликованным 23.02.2011. [5]Услуги кредитования по программе NISSAN FINANCE предоставляются ЗАО ЮниКредит Банк (ген. лицензия ЦБ РФ №1). Услуги по программе страхования «Защищенный кредит» предоставляются ЗАО «АЛИКО» (лицензия С № 3256 77, выдана ФССН РФ) и ЗАСО «ЭРГО Русь» (лицензия С № 0177 78, выдана ФССН РФ). [6]Первичная техническая помощь на дороге, эвакуация до ближайшего дилерского центра.

За рулем

№01 2012 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 967-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Анна Клепач, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Олег Степаненков, Владимир Соловьев
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Екатерина Ивкова, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Анастасия Приходько
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 430 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728
Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.
Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.
© «За рулем», 2012

62 528 СПАСИБО

Антон Чуйкин, главный редактор

Столько раз, по числу участников проекта Гран-при «За рулем»-2012, я готов произносить слова благодарности. Не случайно назвал его не конкурсом, а проектом – Гран-при уже перерос рамки голосования за лучший автомобиль.

Хотя главная его ценность все же именно в этом: как вы голосовали, почему машина победила, в чем сильные и слабые стороны номинантов. Их, напомню, мы отобрали из числа лучших новинок российского рынка. Результатам Гран-при мы посвящаем добрую дюжину полос – начиная с 13-й.

А еще Гран-при стал гласом народа – в том, что касается законодательных инициатив, связанных с автомобилем. Мы предложили вам оценить самые громкие идеи и законы, от техосмотра до промилле, принятые в последнее время. Спасибо за ваши голоса, мы знаем, как ими распорядиться. Во-первых, они «пойдут» в новую Госдуму; а во-вторых, мы предаем гласности ваше – точнее, наше общее – мнение автомобилистов здесь и сейчас. Шестьдесят две с половиной тысячи (пишу числительное, чтобы лучше представить объем) – это лучшие, компетентные, имеющие свое мнение и готовые его заявлять автомобилисты с разных концов страны, представители всех ее социальных слоев. Сила!

С которой стоит считаться, тем более что большинство идей власти не нашло поддержки. Полиция, новый техосмотр, завышение стоимости ОСАГО – автомобильное сообщество вынесло всему этому честную негативную оценку (см. следующую страницу). Законодатели, подумайте!

Надеюсь, этот (и последующие) номер ЗР, который мы постарались сделать немного другим, освежить и заострить, вам понравится. Всем, кто читает и делает «За рулем», – спасибо!

Каждый год, предлагая читателям выбрать лучшие автомобили, мы в конце нашей анкеты дополнительно размещаем еще несколько вопросов, скажем так, личного характера. Подвести итоги этой части нашего анкетирования взялся **Игорь Моржаретто**.

В этот раз мы поставили перед собой задачу одновременно очень сложную и очень простую. Дело в том, что в предыдущие годы мы чаще всего задавали вопросы, непосредственно примыкающие к теме основного исследования. Скажем, предлагали с помощью ряда наводящих вопросов обрисовать идеальный автомобиль (ЗР, 2011, № 2). Но сейчас мы решили пойти на эксперимент: предложили оценить инициативы властей, которые в последнее время сыпались на головы автовладельцев как из рога изобилия.

Надо сказать, читатели, как всегда, отвечали на эти вопросы очень активно. И вот мы получили итоги. Подвести их оказалось делом несложным – хотя бы потому, что члены народного жюри голосовали в этой части довольно слаженно. Будто договорились! «Автомобильные» инициативы сверху большинство автовладельцев воспринимают отрицательно. Об этом можем судить и по нашей почте, и по комментариям в Интернете, публикациям в СМИ. Только вот государство, похоже, все эти выступления старательно не слышит. Мы уверены, что властям следует очень внимательно проанализировать полученную нами информацию. Просто потому, что уже давно никто не проводил подобного опроса – столь массового и точно попадающего в целевую группу. 60 тысяч читателей журнала «За рулем», принявших участие в опросе, отражают точку зрения 40-миллионной армии российских водителей. А ведь они, как считают социологи, наиболее активная часть населения.

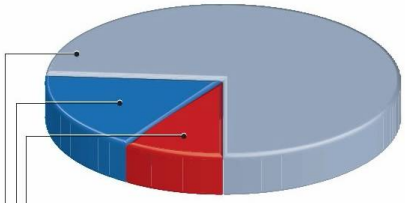
Впрочем, что говорить! Достаточно ознакомиться с итогами опроса.

Власть предлагает увеличить стоимость полиса ОСАГО и сумму страховых выплат. Вы с этим согласны?

В массе своей читатели поняли, что в принципе это полезная система. Но вот воплощение... Оттого-то большинство, почти 74%, уверено, что надо не повышать цену полиса, а наладить работу страховых компаний – в соответствии с требованиями законов.

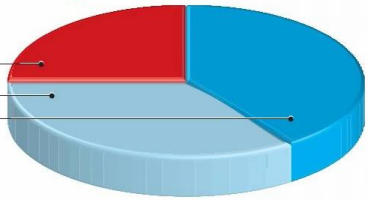
Те норовят вовсе не платить причитающиеся людям деньги или хотя бы уменьшить сумму выплаты. Только 17% считают, что стоимость полиса и страховую сумму надо увеличивать – мол, денег на ремонт часто не хватает.

Ау, господа страховщики! Вы хоть раз задумывались, что говорят по поводу вашей работы ваши же клиенты? Может, пора прислушаться?



9% Институт ОСАГО следует ликвидировать – он не работает
17% Да, выплачиваемые ныне суммы часто не покрывают затрат на ремонт
74% Смысла нет, просто надо ставить на место страховщиков: они занижают выплаты

Имеет ли смысл отбирать у МВД технический осмотр?



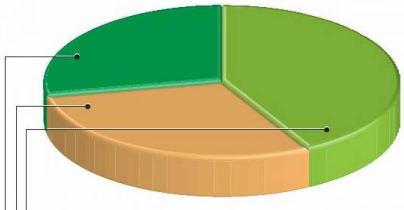
35% Да, если контроль поручат компетентным людям
40% Нет, все останется по-прежнему, но стоимость ТО возрастет
25% Техосмотр нужно отменить

Когда мы составляли этот опросник, судьба ГТО еще не была решена. Напомню: президент потребовал, чтобы процедуру отменили или сделали для автовладельцев «беспроблемной». Теперь-то мы уже знаем – Госдума в пожарном порядке приняла новый Закон о техосмотре, с января 2012 года эта процедура перейдет в ведение страховых компаний. Но в любом случае при проведении техосмотра по-прежнему будет присутствовать офицер МВД, который проверит автомобиль на предмет юридической чистоты (не числится ли он в розыске). То есть в результате реформы, затеянной вроде бы по требованию самих автомобилистов, которых достали очереди в пункты ГТО и поборы, процедура никак не упростилась. И при этом однозначно стала дороже.

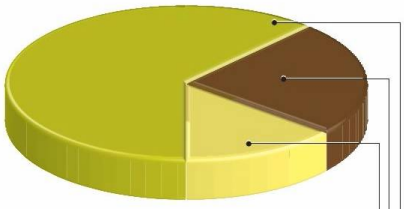
Итоги зарулевского голосования – отражение реального отношения народа к этой «реформе». Четверть опрошенных считают, что ГТО надо отменить вовсе, а большинство, 40%, уверены, что после передачи техосмотра в руки страховщиков ничего не изменится, только будет дороже. Спасибо президенту и Думе за такую инициативу, лучше бы оставили, как прежде было!

Дума увеличила штрафы для водителей Москвы и Санкт-Петербурга. Считаете ли вы это правильным?

Все те доводы, что приводили депутаты, когда принимали поправки в КоАП, нам показались высосанными из пальца. Абсолютно согласны с этим и читатели: 42% считают, что незачем вводить разные штрафы для столиц и провинции. При этом, господа законодатели, больше половины опрошенных – жители регионов! А почти 30% уверены, что штрафы за серьезные нарушения лучше всего привязать к уровню доходов конкретного водителя. И лишь 28% опрошенных согласны с более строгим наказанием для жителей мегаполисов.



42% Все должны нести равную ответственность
30% Штраф нужно привязать к уровню доходов конкретного человека
28% Да, в больших городах больше проблем с движением – и наказания нужны строже

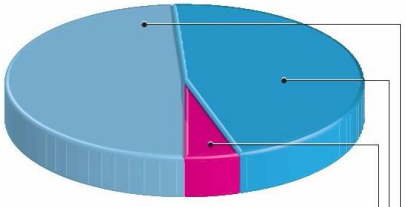


Транспортый налог следует включить в стоимость нового автомобиля **14%**
Езжу много, но машина у меня слабенькая – действующая система мне выгоднее **24%**
Да, в этом случае платит только тот, кто ездит **62%**

Включать ли транспортный налог в стоимость топлива взамен нынешней тарификации по мощности?
Похоже, что идея, высказанная в прошлом году руководителями правительства, оказалась понятной и отторжения в народе не вызвала.

В ней есть логика: больше ездишь, значит, больше платишь! 62% участников нашего опроса согласились с этим предложением. Хороший показатель. Только вот обещания властей обернулись фактически обманом: в цене топлива появился дорожный сбор, но транспортный налог-то остался!

Какое содержание алкоголя в крови водителя (в промилле) вы считаете допустимым?



0,5 промилле **5%**
0 промилле **46%**
0,3 промилле **49%**

Тут, кажется, и спорить не о чем. Многие депутаты, с которыми я беседовал, соглашались, что отказ от нижней границы уровня содержания алкоголя в крови – нелепость и ошибка. Потому что она есть не разрешение пить за рулем, а просто техническая цифра, уровень погрешности прибора. Опять же это рекомендация Всемирной организации здравоохранения. Но те же депутаты единогласно проголосовали за, потому что законопроект предложил Сам Президент! Сработал знаменитый принцип многолетнего спикера нижней палаты Федерального собрания: «Дума не место для обсуждения». Слышать и наблюдать это горько.

Если же посмотреть на результаты нашего опроса, то 54% респондентов уверены, что зря убрали из закона пресловутые промилле. Опять незачет нынешним властям!

Имеет ли смысл замена милиции полицией?
Вообще-то, когда мы задали этот вопрос, президент и Госдума решение уже приняли: полиции – быть! А читатели присылали ответы, когда прошли разные оргмероприятия (типа переаттестации) и в стране уже больше полугода действовала полиция. И что же? 65% опрошенных абсолютно уверены: это не более чем смена вывески; 14% считают, что правильнее было бы набрать в полицию новых людей. И только 21% сохранил надежду очистить полицию от преступников и взяточников. Сейчас, выходит, их там хватает? Вот вам и степень народного доверия к проводимым правительством реформам.

Всех разогнать и набрать новых людей, без милицейского прошлого **14%**
Да, если из полиции уберут преступников и взяточников **21%**
Это только смена вывески, все останется по-прежнему **65%**

А теперь можно подвести краткие итоги. Не надо быть дипломированным социологом, чтобы понять даже по результатам нашего анкетирования: автомобилисты ставят властям твердую двойку. И нечего тут списывать на то, что, мол, в любой стране население всегда найдет повод выразить недовольство действиями властей. Вот и в Европе народ выходит на улицы, и в благополучных Штатах... Да, но там протестуют против сокращения зарплат и социальных выплат, увеличения налогов. У нас же – обратите внимание! – автомобилисты не призывают отменить транспортный налог, акцизы на топливо или сборы на ОСАГО. Все понимают, что это необходимость. А выступают они, например, против жадности страховых компаний, которые пробивают в Госдуме повышение сборов, но ничего не говорят о повышении своей ответственности перед автовладельцами. Или против прямого обмана властей, которые пообещали отменить транспортный налог после введения новых акцизов на бензин – и с легкостью свои обещания забыли.

Я уже не говорю о «принципиальных» реформах типа переименования милиции в полицию (оно обойдется налогоплательщикам в триллионы рублей), передачи ГТО страховым компаниям, новых законах и штрафах... Дальше не стоит перечислять, потому что практически все «новации» по отношению к автовладельцам в лучшем случае не ведут к снижению уровня их жизни.

И если бы автомобилисты, впрочем, как и все граждане России, реально выбирали власти в нашей стране, они, конечно же, вынесли бы действующим депутатам, министрам и губернаторам вотум недоверия. Ведь как, к примеру, голосовать за депутата, если он в лицо говорит: «Я лично с эти проектом не согласен», но тут же голосует за его принятие?

Поэтому мы решили все 62 528 анкет наших читателей вместе с официальными результатами анкетирования передать в январе руководителям Государственной думы нового созыва. Пусть они внимательно с ними ознакомятся и подумают, как жить дальше. ЗР

* Новое мышление. Новые возможности. **Санта Фе *** Официальный дистрибьютор Hyundai Motor Co. — компания ООО «Хендэ Мотор СНГ» — продлевает гарантию производителя до 5 лет или 120 000 км пробега (в зависимости от того, что наступит раньше) на механизмы двигателя и детали коробки передач, за исключением навесного оборудования, учитывая ограничения, изложенные в сервисной книжке. Данная гарантия распространяется исключительно на импортные автомобили, ввезенные на территорию РФ компанией ООО «Хендэ Мотор СНГ» после 1-го апреля 2009 г. Датой начала гарантии является дата передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю.**** Кредитование по программе HYUNDAI ФИНАНС реализуется банками (далее по тексту «Банк» и/или «Банки», и/или «Банки Партнеры»): Банк ВТБ 24 (ЗАО), Генеральная лицензия Банка России № 1623 от 13.07.2000 г., Москва, 101000, ул. Мясницкая, д. 35, www.vtb24.ru, тел. 8 (800) 100-24-24; ЗАО "КРЕДИТ ЕВРОПА БАНК", Лицензия ЦБ РФ на осуществление банковских операций № 3311 от 2 февраля 2007 г., Москва, 115054, Павелецкая площадь, дом 2, строение 2, www.crediteurope.ru, тел. 8 (800) 700 7757; ООО «Русфинанс Банк», лицензия на осуществление банковской деятельности №1792 от 15.02.2006, 443013, Россия, г.Самара, Чернореченская, 42а, тел. (495) 926-70-07 www.rusfinancebank.ru. Затраты Покупателя между указанной ставкой**** и ставкой 12.00% в кредитном договоре компенсируются соразмерным снижением цены на Автомобиль (специальная цена), при получении кредита сроком на 24 месяца и первоначальном взносе за автомобиль 40%. Данное предложение действует при заключении кредитного договора на следующих условиях: распространяется на все новые автомобили IX-35, IX-55, SantaFe марки Hyundai 2011 года производства, приобретенного у официального дилера HYUNDAI в России; срок кредита – 24 месяца; минимальная и максимальная сумма кредита - от 50 000 до 1 750 000 рублей соответственно;

валюта кредита - рубли РФ; минимальный первоначальный взнос – 40% от стоимости нового автомобиля по специальной цене ; годовые проценты по кредиту – 12,00%. Порядок погашения - ежемесячно равными суммами (аннуитетные платежи), платеж за первый месяц – льготный (только проценты); способы погашения - погашение кредита осуществляется в любом офисе Банков, а так же через сеть банкоматов с функцией взноса наличных; комиссия за выдачу кредита – 0 руб; комиссия за полное досрочное погашение кредита – от 0.2% от первоначальной суммы кредита, взимается в течение первых трех месяцев, кроме следующих случаев: угон, конструктивная гибель, возврат автомобиля в торгующую организацию; в случае несвоевременной уплаты процентов и возврата кредита с заемщика взимается от 0,5% от суммы неуплаченных в срок процентов и части непогашенной ссудной задолженности за каждый день просрочки. Возможные виды обеспечения - залог приобретаемого автомобиля, поручительство супруги(-а) заемщика (при наличии). Решение о выдаче кредита принимается Банком индивидуально для каждого заемщика на основании поданных документов. Обязательное ежегодное страхование ТС по рискам «хищение» (риск утраты ТС в результате кражи, грабежа, разбоя, угона) и «ущерб»(риск повреждения, гибели/уничтожения ТС). Банки Партнеры оставляют за собой право вносить изменения в программы кредитования без предварительного уведомления. Программа действует с 1 Ноября по 31 Декабря 2011 года. Данная информация не является публичной офертой (ст.437 ГК РФ). Условия программы HYUNDAI ФИНАНС могут быть изменены в случае изменения процентных ставок банками. Ознакомиться с полными условиями программы HYUNDAI ФИНАНС можно на сайте www.hyundai.ru

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 01

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
62 528 спасибо 3

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»-2012

ПОДУМАЙТЕ
Социальный опрос читателей 4

ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ 2012 ГОДА
На конкурс пришло 62 тысячи анкет 13

НОВОСТИ 24, 98, 185

АВТОМОБИЛИ

УСИЛИТЕЛЬ СТРАХА
ЭУР «Лады-Приора»: расследуем дефект 30

ЛЕЙТЕНАНТЫ ПЕСЧАНЫХ КАРЬЕРОВ
Тест «Рейндж-Ровера Эвок», «Мерседес-Бенца GLK», «Ауди-Q5» 32

КОНСЕРВАТОРОВ ОПЛОТ
«Тойота-Кэмри» 44

ДВА МИРА – ДВЕ СИСТЕМЫ
«Фольксваген-Поло»: тест седана и хэтчбека 48

МНОГОДЕТОЧНЫЙ КОНТРОЛЬ
«Шевроле-Орландо» 54

ТРИ ПЛЮС ДВА
«Форд-Фокус» с кузовом седан 58

НОЧНОЙ ДОЗОР
Спецтест: системы ночного видения 60

РЕЛАКСВАГЕН
«Опель-Зафира Турер» 64

ПРЫЖОК ЧЕРЕЗ ПОКОЛЕНИЕ
«Хонда-Сивик» 68

ПРИВЕТ ИЗ АФРИКИ
«Форд-Рейнджер» 72

ВИД СЗАДИ
Тест семейных универсалов 76

КУРЬЕР

СДЕЛАЙ САМ!
Дневник практики на АВТОВАЗе 84

ВЫ НАМ ПИСАЛИ 86

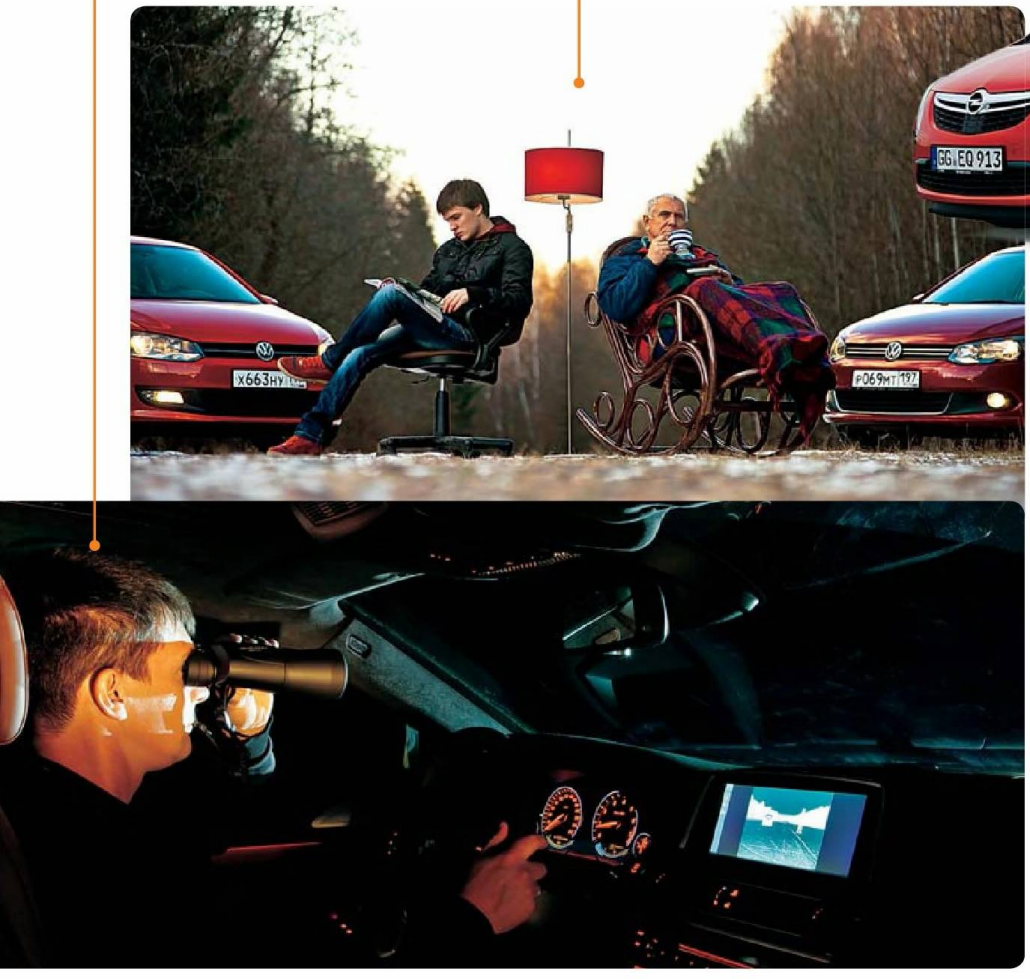
АВТОРЫНОК

«ХЁНДАЙ-СОЛЯРИС» vs. «КИА-РИО»
Выбираем комплектации 90

ЧУК И ГЕК
Близнецы «Хёндай Санта-Фе Классик» и «JAC-Рейн» 94

КАРБОН ВАМ В ПОМОЩЬ
Выгодно продаем укатанный автомобиль 100

НАРОДНЫЙ ГАРАЖ
Обзор автопарка ЗР 106



ABSOLUTRUMORS.COM

Говорят...

что мы одержимы чистотой нашей водки настолько, что
темп непрерывной дистилляции на заводе задает известный дирижер.
Правда это или нет? В любом случае водка действительно хорошая.

ABSOLUT ВОДКА. ПРОИЗВЕДЕНО В ШВЕЦИИ. ДИСТИЛЛИРОВАНА ИЗ ЗЕРНОВЫХ КУЛЬТУР. ТОВАРНЫЕ ЗНАКИ ABSOLUT, ABSOLUT COUNTRY OF SWEDEN VODKA, ЛОГО (ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫЙ ТОВАРНЫЙ ЗНАК), ДИЗАЙН БУТЫЛКИ ABSOLUT, А ТАКЖЕ ИНЫЕ ТОВАРНЫЕ ЗНАКИ ABSOLUT ПРИНАДЛЕЖАТ КОМПАНИИ V&S VIN&SPRIT AB. 2011 V&S VIN&SPRIT AB. РЕКЛАМА. *АБСОЛЮТНЫЕ СЛУХИ

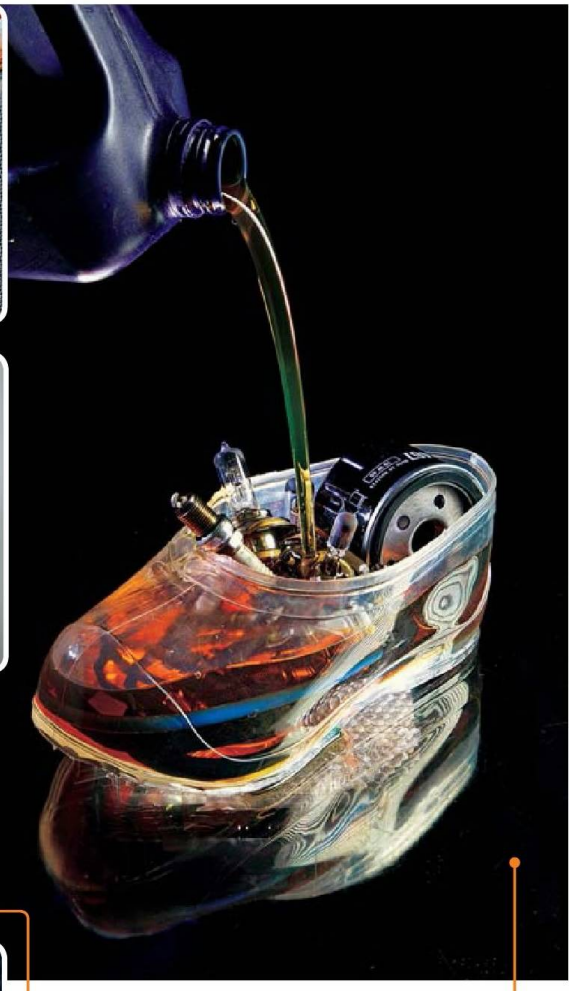
ABSOLUT RUMOR*

ИЗ СЛУХОВ ОБ АЛАНЕ ГИЛБЕРТЕ, ДИРИЖЕРЕ НЬЮ-ЙОРКСКОГО ФИЛАРМОНИЧЕСКОГО ОРКЕСТРА.

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

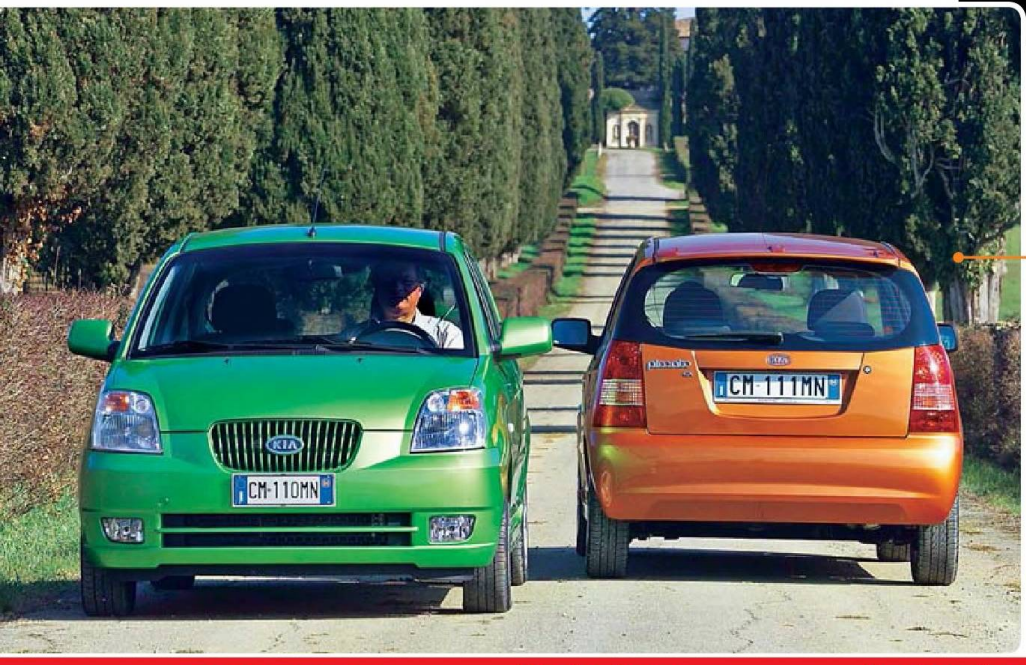
КОМПОНЕНТЫ

СВЕТОНОСНОЕ ЯВЛЕНИЕ
Как устроен ксеноновый свет 112
ДЛЯ СУГРЕВА
Кипятильники и кофеварки в авто..... 114
ПОДСТЕЛИТЬ СОЛОМКУ
Противобуксовочные коврики 116
ДВОРНИК ДВОРНИКУ
Тест щеток стеклоочистителя 117
ПОПРАВКА ПРИЦЕЛА
Как «Бриджстоун» испытывает шины 118
НОВЫЕ ТОВАРЫ 120



ТЕХНИКА

ПЯТЫЙ – БЕСПЛАТНО!
«Ауди-А1 Спортбек» 122



ПОЛЕ ЧУДЕС
Салон в Дубае 124
НАКОРМИТЬ ПЫЛЬЮ
Российский «Рено-Дастер» 128
ЗАРЯД ДЛЯ ЭМКИ
Двигатель БМВ-М5 134
ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ
Будущее электрики и электроники в авто ... 136

РЕМОНТ И СЕРВИС

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ
Конструкции, неудобные в обслуживании ... 140
ЖИВ, КУРИЛКА!
Восстановление мотора родом из 1930-х 144
«ГАЗОВАЯ» ДИНАМИКА
Конкурс знатоков-технарей 146
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 147
ПИКАНТНЫЕ ПОДРОБНОСТИ
«Киа-Пиканто» в деталях 148

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

122 «Ауди-А1 Спортбек»
32 «Ауди-Q5»
76 «Вольво-V60»
174 «Газель-Бизнес Люкс»*
94 «JAC-Рейн»
182 КамАЗ-5490**
148 «Киа-Пиканто»
90 «Киа-Рио»
30 «Лада-Приора»
100 «Лада-2110»
180 МАЗ-452831**
32 «Мерседес-Бенц GLK»
216 «Москвич-433»
64 «Опель-Зафира Турер»
76 «Опель-Инсигния»
32 «Рейндж-Ровер Эвок»
128 «Рено-Дастер»
208 «Сузуки-Свифт Спорт»
76 «Тойота-Авенсис»
44 «Тойота-Кэмри»
76 «Фольксваген-Пассат»
48 «Фольксваген-Поло»
76 «Форд-Мондео»
72 «Форд-Рейнджер»
58 «Форд-Фокус»
94 «Хёндай Санта-Фе Классик»
90 «Хёндай-Солярис»
68 «Хонда-Сивик»
54 «Шевроле-Орландо»

*Автобус. **Грузовик.

ABSOLUTRUMORS.COM

Говорят ...

что мы одержимы заботой о качестве нашей водки настолько,
что каждую бутылку с нашего завода лично провожает наша шведская муза.
Правда это или нет? В любом случае водка хорошая.

ABSOLUT ВОДКА. ПРОИЗВЕДЕНО В ШВЕЦИИ. ДИСТИЛЛИРОВАНА ИЗ ЗЕРНОВЫХ КУЛЬТУР. ТОВАРНЫЕ ЗНАКИ ABSOLUT, ABSOLUT COUNTRY OF SWEDEN VODKA, ЛОГО (ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫЙ ТОВАРНЫЙ ЗНАК), ДИЗАЙН БУТЫЛКИ ABSOLUT, А ТАКЖЕ ИНЫЕ ТОВАРНЫЕ ЗНАКИ ABSOLUT ПРИНАДЛЕЖАТ КОМПАНИИ V&S VIN&SPRIT AB. 2011 V&S VIN&SPRIT AB. РЕКЛАМА. *АБСОЛЮТНЫЕ СЛУХИ

ABSOLUT RUMOR*

ИЗ СЛУХОВ О КАРОЛИН ВИНБЕРГ, ШВЕДСКОЙ СУПЕРМОДЕЛИ И МУЗЕ ABSOLUT

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

БЕЗОПАСНОСТЬ

УДАР ПО ПРАВИЛАМ
Испытания новинок по методике EuroNCAP 152

МЕЖДУ АНГЕЛОМ И БЕСОМ
Как не лишиться прав «за встречку» 158

ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД
Сводная таблица 159

ЭКОНОМИКА

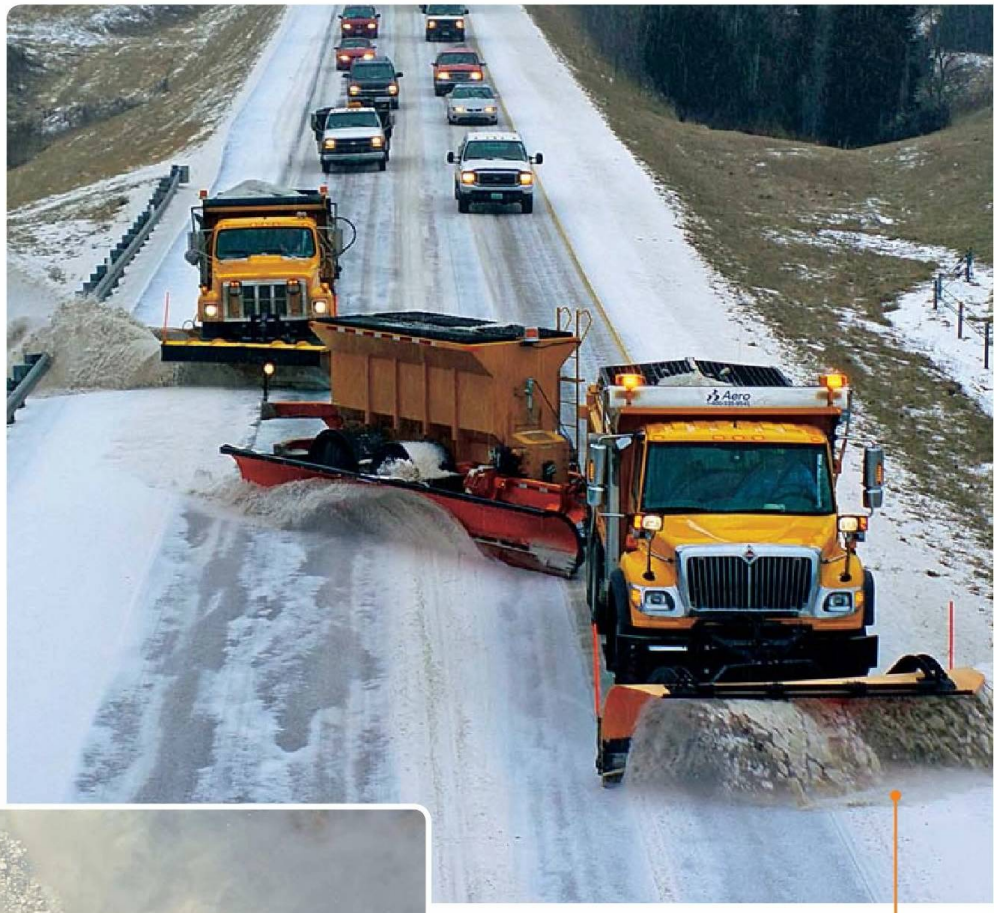
ТИХИЕ ПОБЕДЫ И ГРОМКИЕ НЕПРИЯТНОСТИ
Обзор событий 2011 года 164

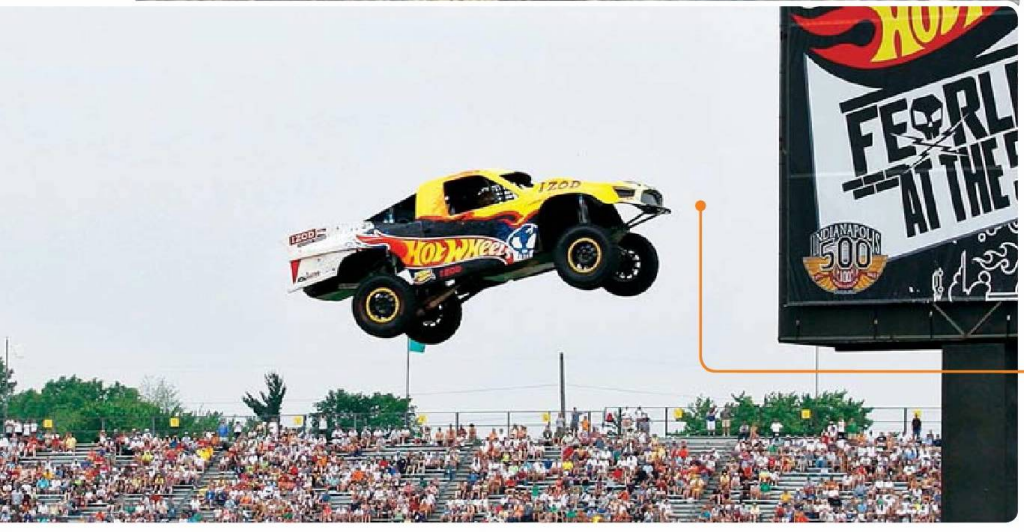
НАШИ ГЛАВНЫЕ ОБЪЕКТЫ
Интервью с главой Росавтодора 168

СДЕЛАНО НА КАВКАЗЕ
Завод «Дервейс» 170

ГРУЗОВИКИ

КТО ЗДЕСЬ ГЛАВНЫЙ?
Модернизация «Газели-Бизнес» 174





УБРАТЬ СУХИМ ИЛИ МОКРЫМ
Обзор снегоуборщиков 176

КУЗОВНОЕ АТЕЛЬЕ
Самосвал МАЗ-452831 180

ГОНКА ВООРУЖЕНИЙ
КамАЗ-5490 182

СПОРТ

В МИРОВОМ МАСШТАБЕ
Итоги гоночного сезона-2011 188

КТО СЛЕДУЮЩИЙ?
Российские пилоты за рубежом 194

ПЛАН СРАЖЕНИЯ
Гонка звезд «За рулем» 196

ПАДДОК
Новости спорта 198

РАСКОЛДОВАННЫЕ КОЛЬЦА
Новые гоночные трассы 200

СТРИЖ ПОЛЕТЕЛ
«Сузуки-Свифт Спорт» 208

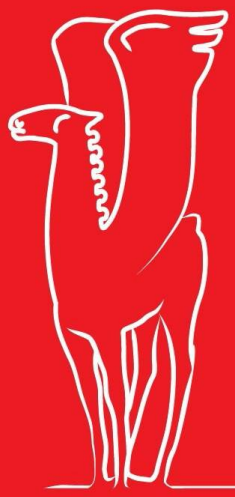
НА ГРЕБНЕ МОДЫ 210

БЕЗ ГРАНИЦ

ВЫЛЕТЕТЬ ЗА ДВЕРЬ
Прыжок на авто с трамплина 212

БОТИК, ПАРОВОЗ И СТРАУС
День в Переславле-Залесском 214

ОТ СЪЕЗДА ДО БУФЕТА
«Москвич-433» 216



ГРАН-ПРИ 2012 За рулем

Нынешний наш конкурс популярен среди читателей, как никогда прежде: в заполнении бумажных анкет и голосовании на сайте приняло участие 62 528 человек. Согласитесь, серьезная респондентская база для определения самых удачных дебютов сезона. **Дмитрий Федоров** подводит окончательные итоги Гран-при-2012 и называет лучшие новинки российского автомобильного рынка по версии «За рулем».

ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ 2012 ГОДА

КЛАСС МИНИ: «КИА-ПИКАНТО»

69–85 л.с., передний привод, 369 900–579 900 руб.

Совсем непохожие

Сразу подчеркну: некоторые выводы и предпочтения читателей при голосовании могут не совпадать с мнением экспертов нашего журнала. Но на то он и народный конкурс – чтобы выбирать победителей всем миром, а не горсткой людей. Чем шире охват мнений, тем статистически более верное принимается решение. Впрочем, в классе «Мини» особых расхождений с мнением наших журналистов не было: закономерно победил доступный и практичный, надежный и безопасный автомобиль. Небольшие машины из Южной Кореи стали оптимальным выбором для многих людей, которым нужно недорогое средство передвижения в городе, – вспомним хотя бы до сих пор сверхпопулярный «Матиз». «Пиканто» лидирует почти во всех категориях, в том числе по дизайну, и в большинстве номинаций обходит идущий вторым электромобиль «Мицубиси i-MiEV» с почти двукратным разрывом. Ну, может, лишь по комфорту разница не так велика (напомню, лучшему результату соответствует меньшая сумма – машина набрала много первых мест).

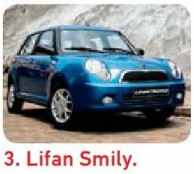
Второе место выпущенного на российский рынок в качестве эксперимента электрокара «Мицубиси» довольно неожиданно для нас: все-таки машина весьма экзотическая и дорогая. Впрочем, именно за передовое мышление и престижность обладания таким нетривиальным транспортным средством наши читатели и присудили i-MiEV первые места в соответствующих категориях. Сама марка «Мицубиси» в сердцах потребителей занимает более почетное место, чем «Киа».

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Kia Picanto	26002	26133	26546	29320	39571	35581	27162	**210315**
Mitsubishi i-MiEV	41145	50705	53066	36200	23147	27009	41884	**273156**
Lifan Smily	52853	43162	40388	54480	57282	57410	50954	**356529**

Китайским машинам даже при завлекательной цене, хорошей комплектации и любопытной внешности доверия покупателей как раз не хватает. Оттого «Лифан-Смайли» и откатился на последнее место. Хотя при голосовании наши читатели заслуженно отметили его очевидные преимущества перед электрическим «Мицубиси» – практичность и приемлемую цену. Впрочем, по-другому и не могло быть: при полном отсутствии электрозаправок в нашей стране и цене в шесть «смайликовых» японский электромобиль в этих категориях не имел ни единого шанса подняться выше третьего места.

1. Kia Picanto.

2. Mitsubishi i-MiEV.


3. Lifan Smily.

Генеральный партнер Scher-Khan

МАЛЫЙ КЛАСС: «ХЁНДАЙ-СОЛЯРИС»

107–123 л.с., передний привод, 433 000–649 000 руб.

Не пара

За результаты борьбы в этом классе редакция сильно волновалась. Ведь на протяжении всего года мы требовали от компании «Хёндай» модернизировать заднюю подвеску «Соляриса», оказавшуюся слабо подготовленной для российских дорог. Справедливые претензии могли повлиять на результаты голосования. Особенно с учетом того, что практически аналогичный (вплоть до ходовой части) «Киа-Рио» вышел на рынок чуть позже и еще не успел обрасти негативом. Отчасти предположения оправдались: по ездовым качествам «Солярис» занял последнее место, в то время как «Рио» – первое. «Киа» обошел «Хёндай» также в плане комфорта и передовых технологий, хотя и здесь эти модели совершенно идентичны. Но далее «Солярис» взял свое – его более привлекательные цены и комплектации трудно оспорить. Удивительно, но довольно вычурный дизайн «Хёндай» также приглянулся российским потребителям – лаконичные линии «Рио» собрали заметно меньше голосов. В итоге по сумме набранных баллов «Солярис» все-таки вышел на первое место. «Киа-Рио» – второй.

В то же время в престижности обладания оба «корейца» проиграли занявшему третье место на подиуме «Сузуки-Свифт». Здесь тоже всё понятно: в России японские автомобили, вне зависимости от марки, ценятся выше, чем корейские. Хотя за «Сузуки» до сих пор тянется шлейф производителя простеньких и непритязательных моделей, – видимо, отсюда последние места за комфорт и прогрессивные технологии. Кроме того, потребитель ограничен в выборе вариантов. Тип кузова – только хэтчбек, единственный предлагаемый мотор – в 1,2 л, вдобавок он заметно слабее дуэта от «Хёндай» – «Киа».

С таким минимальным набором версий «Сузуки» не мог рассчитывать на успех в категориях «Практичность» и «Цена/качество».

1. Hyundai Solaris.

2. Kia Rio.

3. Suzuki Swift.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Hyundai Solaris	44789	35717	32018	39330	40268	39335	30179	**261636**
Kia Rio	36848	38071	38645	35647	35013	42564	35699	**262487**
Suzuki Swift	38363	46212	49337	45023	44719	38101	54122	**315877**

КОМПАКТ-КЛАСС: «ФОЛЬКСВАГЕН-ДЖЕТТА»

132–150 л.с., передний привод, 685 000–923 000 руб.

В поисках идеала

1. Volkswagen Jetta.

2. Ford Focus.

3. Hyundai Elantra.

4. Citroen C4.

Почему победил именно этот автомобиль? Ведь кроме него были вполне достойные претенденты на престол в данном классе. На самом деле ответ очевиден: при всех достоинствах, к примеру, нового «Фокуса» (второе место) эта модель уже стала настолько привычной, что ей отдают первые места лишь за практичность и приемлемую цену. И не ждут иных откровений, поэтому во всех прочих категориях – стабильное второе место. Подвел только дизайн: вычурный стиль новой модели после сдержанной классики предыдущего поколения был встречен в штыки, в итоге внешность «Фокуса» оказалась на последнем месте. И в то же время получивший бронзу в общем зачете «Хёндай-Элантра» приглянулся нашим читателям именно оригинальным стилем. Видимо, именно этого («Солярис» – явный пример) ждут потребители от корейских машин: больше экспрессии во внешнем облике, чтобы хоть как-то компенсировать невысокие престиж (последнее место) и техническое совершенство (аналогично).

Французский «Ситроен-С4», который наши читатели посчитали более пафосным и прогрессивным, нежели «Хёндай», проиграл «корейцу» во всех остальных дисциплинах. Даже дизайн новинки удостоился лишь второго места – после «Элантры», а по ездовым качествам, практичности, выгодности покупки и комфорту С4 и вовсе откатился на последнее. Судя по всему, французские автомобили теряют доверие россиян. Как еще объяснить разочаровывающий результат «Ситроена» в столь популярном классе? Ведь по цене, комплектациям, выбору моторов С4 – золотая середина. Хотя ходовые качества в самом деле не очень, – это отметили и наши испытатели.

Ну а каков победитель? «Джетта» – квинтэссенция мечты об автомобиле компактного класса. Отлично едет, комфортна, достаточно совершенна, чтобы быть престижной. Заслуженная любовь и доверие наших автомобилистов к продукции «Фольксвагена» сыграли свою роль. Они готовы простить «Джетте» завышенную стоимость покупки и более затратное содержание. Даже усредненная внешность седана (третье место) не стала препятствием для победы. Вот что значит годами отшлифованный имидж марки.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Citroen C4	62091	61067	60166	55868	52480	61178	50229	**403079**
Ford Focus	43223	38243	35465	52723	45959	45800	53681	**315094**
Hyundai Elantra	60367	55795	53225	55193	56788	64568	42740	**388676**
Volkswagen Jetta	34319	44895	51144	36216	44773	28454	53350	**293151**

Генеральный партнер Scher-Khan

КОМПАКТ-ПРЕМИУМ: «ЛЕКСУС-СТ 200h»

136 л.с., передний привод, 1 195 000–1 696 000 руб.

Покушение на святыню

Мы не в первый раз вынуждены разбивать автомобили одного класса на несколько подкатегорий. Нынешний автомобильный рынок предлагает самые разнообразные вариации на одну и ту же тему. К примеру, компактные размеры давно уже не являются однозначным признаком доступности автомобиля. Начиная с пришествия «Мерседес-Бенца» А-класса понятие «престижная модель» кардинально поменяло свои прежние рамки. Теперь, владея машиной компактного класса, которая гораздо удобнее в условиях зажатого трафиком и парковочными проблемами мегаполиса, не говоря о меньших финансовых затратах на ее содержание, ты можешь с не меньшей уверенностью демонстрировать свой социальный статус. В этом году в классе премиальных компакт-моделей дебютировали сразу две важные новинки. Мы увидели второе поколение первой серии БМВ и дебютный выход японского «Лексуса» в данный сегмент – необычный во всем, вплоть до бензоэлектрической силовой установки, хэтчбек СТ 200h. Причем, несмотря на определенную неопытность японского бренда в компактном сегменте, его новинке сразу удалось уложить на лопатки немецкого конкурента.

Победу «Лексуса» в данном классе считаем тревожным знаком для компании БМВ. Она проиграла почти по всем статьям, включая главную святыню – ездовые качества. Практичность, комфорт, престиж, дизайн – почти везде СТ 200h, самый компактный «Лексус» за всю историю японского люкс-бренда, обыграл баварскую модель со значительным превосходством. Работа японских инженеров вознаграждена. Они долгое время пытались приблизить свои модели по ходовым качествам к баварскому идеалу, и наконец им это удалось. БМВ же сдвигал приоритеты в сторону комфорта и, не выиграв в этом качестве, проиграл в других.

Доверие к марке «Лексус» настолько велико, что 1-й серии БМВ не помогло даже расширенное предложение двигателей и вариантов комплектаций. Единственное, в чем баварцы безоговорочно победили, – соотношение цена/качество. Гибридный СТ 200h очень дорог: там, где начинается его цена, у БМВ она заканчивается. На стороне баварской компании также техническое превосходство, хотя у «Лексуса» в стандартном оснащении – гибридная силовая установка. И все же БМВ не смог пошатнуть под японским премиум-хэтчбеком пьедестал победителя. Мы и наши читатели считаем модель СТ 200h настоящим прорывом для марки «Лексус».

1. Lexus CT 200h.

2. BMW 1 Series.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
BMW 1 Series	33588	33009	26820	31480	22976	34536	35937	**218346**
Lexus CT 200h	26412	26991	33180	28520	37024	25464	24063	**201654**

СРЕДНИЙ КЛАСС: «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ» С-КЛАССА

156–457 л.с., привод задний или полный, 1 370 000–3 850 000 руб.

Толстый и тонкий

1. Mercedes-Benz C-Klasse.

2. Volkswagen Passat.

Конечно, борьба здесь получилась неравной. Победу во многом предопределило техническое и моральное превосходство глубоко модернизированного С-класса. Кстати, понятие «модернизированный» будет немного некорректным в отношении С-класса. Несмотря на схожие с предшественником внешние обводы, это во многом совершенно иной автомобиль. У него абсолютно новый интерьер, в котором вы найдете всего несколько деталей, объединяющих его с дорестайлинговой версией. Теперь по стилю и качеству исполнения внутренности С-класса практически ничем не уступают гораздо более дорогим Е-классу и четырехдверному купе CLS.

Еще одна важная новинка семейства – переход всех силовых агрегатов на новейшие семиступенчатые автоматические коробки передач. Прежние пятиступенчатые автоматы давно вызывали справедливые нарекания, и теперь от них избавились окончательно. Ну и, пожалуй, самая главная новость – расширение модельного ряда кузовов. С прошлого года С-класс – это не только практичные седаны и универсалы, но и легкомысленные двухдверные купе. Согласитесь, вполне приличный набор дополнений и улучшений, чтобы считать С-класс во многом новой моделью.

С самого начала «Пассат» имел не очень большие шансы обыграть такого сильного соперника. Но «Фольксваген», не побоявшись выйти на ринг, проиграл с достоинством. Кстати, «Пассат» тоже не назовешь абсолютно новой моделью: он результат серьезной модернизации прошлого поколения. Так что с этих позиций соперники были равны. Хотя внешне «Пассат» изменился заметнее, чем «Мерседес-Бенц».

У «Фольксвагена» были два сильных аргумента, и он ими воспользовался. «Пассат» гораздо практичнее и дешевле в повседневной эксплуатации, а его приобретение с позиции «сколько вы получите автомобиля за уплаченные деньги» выгоднее, ведь по габаритам и объему салона он заметно превосходит «Мерседес». Да и по темпам падения стоимости при продаже «Пассат» идет практически вровень с С-классом. Но с прочими аргументами «трехлучевой звезды» поспорить сложно – начиная с ходовых качеств и комфорта и заканчивая престижем и дизайном. Поэтому «Мерседес-Бенц» С-класса столь легко выиграл вожделенный приз. Кстати, очень ко времени: в прошедшем году компания «Даймлер» отметила 125 лет с момента создания первого автомобиля.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Mercedes-Benz C-Klasse	22976	34536	35937	21908	22790	21109	25435	**184691**
Volkswagen Passat	37024	25464	24063	38092	37210	38891	34565	**235309**

Генеральный партнер Scher-Khan

БИЗНЕС-КЛАСС: «АУДИ-А6»

177–300 л.с., привод передний или полный, 1 660 000–2 430 000 руб.

Цена вопроса

А вот в споре за обладание Золотым Пегасом в бизнес-классе «Мерседесу» пришлось нелегко. Ведь модели CLS противостоял очень серьезный соперник – «Ауди-А6» последнего поколения. Пришел час настоящей битвы равных, где «властелин колец» вырвал победу у «трехлучевой звезды» в споре ходовых качеств с разницей буквально в считаные проценты. В других дисциплинах превосходство одного соперника над другим выглядело более очевидным: практичность – это, конечно, А6 с его выбором из двух кузовов (седан и универсал) и более традиционно скроенным интерьером. Соотношение цена/качество – снова впереди «Ауди», ведь его модель дешевле CLS более чем в два раза. Спорить здесь не о чем. Комфорт, прогрессивные технологии и, конечно, престиж остались за «Мерседесом». Но дизайн – это опять «Ауди-А6». Все-таки его строгий внешний вид лучше отвечает классическому представлению о бизнес-классе. «Мерседес-Бенц» тоже хорош, его внешность положительно оценили многие наши читатели, но все же в дизайне CLS есть некоторая избыточность, которая и отодвинула его в этой номинации на второе место.

Чуть не забыли о третьем номинанте – «Крайслере-300С». Он тихо вышел из битвы в самом начале, ни разу не заняв места выше последнего. Хотя у него был шанс – по выгодности покупки «трехсотый» стоял почти на одном уровне с «Мерседесом» и проиграл ему совсем чуть-чуть. Но в остальном, увы, преимуществ у «Крайслера» не было почти никаких. Устаревшая конструкция, основанная на «трехсотке» прошлого поколения, которая, в свою очередь, базировалась на разработках, доставшихся «Крайслеру» от «Мерседес-Бенца» Е-класса серии W210. Очень слабые позиции на рынке у самого бренда «Крайслер» ввиду полной неопределенности концерна в свете его недавних финансовых затруднений. Наконец, полная неясность с ценой на автомобиль и сроками его выхода на российские просторы, – это тоже сыграло свою негативную роль при оценке читателями «Крайслера-300С». А если еще учесть, какие сильные соперники набились к нему в компанию, то третье место в общем зачете для 300С – это совсем не так уж и плохо. Главное, наши читатели знают: «Крайслер» при всех его проблемах с российского рынка уходить не собирается.

1. Audi A6.

2. Mercedes-Benz CLS.

3. Chrysler 300C.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Audi A6	31559	27283	26578	42500	35668	40630	35627	239845
Chrysler 300C	56002	48561	46821	48886	55099	54476	46996	356841
Mercedes-Benz CLS	32439	44156	46601	28614	29233	24894	37377	243314

ВЭНЫ: «ОПЕЛЬ-МЕРИВА»

100–140 л.с., передний привод, 589 000–826 500 руб.

Объем инвестиций

1. Opel Meriva.

2. Chevrolet Orlando.

3. Kia Venga.

В этом году мы пошли на эксперимент – собрали в одном классе несколько разных по размерам, но единых по идеологии машин. Были, конечно, некоторые опасения, что здесь может победить самый крупный автомобиль, зажав остальных размерами. Но результаты подсчета голосов показали правильность выбранного принципа: победа пришла к совсем не большому «Опелю-Мерива». Он проиграл всего один раз, причем в той номинации, где ничего не сумел противопоставить гораздо более вместительному «Орландо», – «Комфорт». Минивэн от «Шевроле» мог победить собрата по концерну «Дженерал моторс» и в категории «Практичность», но здесь звезды, а также возможности трансформации интерьера сложились так, что с микроскопическим перевесом вновь выиграла «Мерива».

«Орландо» занял законное второе место. Однако уступил микровэну «Киа-Венга», когда речь зашла о соотношении цена/качество и прогрессивности конструкции. Не скажу, правда, что «Венга» наделена особым совершенством, – но здесь, скорее всего, сыграл свою роль консервативный имидж бренда «Шевроле». Более свежее позиционирование марки «Киа» и позволило «Венге» отыграть себе здесь второе место.

А вот в категории «Дизайн» такой фокус компании «Киа» не удался: ее машина проиграла всего несколько очков «Орландо» и заняла в стилистическом конкурсе только третье место. Понятно почему: крупный и оформленный в стиле вседорожника «Орландо» больше импонирует российской аудитории, чем крохотная «Венга» усредненного европейского облика.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Chevrolet Orlando	43353	35388	46167	33482	44991	41185	43071	**287637**
Kia Venga	47541	49238	42775	51299	44681	51225	43722	**330481**
Opel Meriva	29106	35374	31058	35219	30328	27590	33207	**221882**

Генеральный партнер Scher-Khan

КРОССОВЕРЫ МАЛЫЕ: «ДЖИП-КОМПАС»

170 л.с., полный привод, 1 250 000 руб.

Классика жанра

Очень любопытная ситуация сложилась в классе небольших кроссоверов. Победа модернизированного «Джипа-Компас» показала тягу аудитории к классически оформленным вседорожникам, хотя ее не отталкивает и нетрадиционный подход к созданию автомобиля, что продемонстрировало второе место «Ниссана-Джук». Ясно только одно: когда в автомобиле не выражено ни то, ни другое начало, а сам он усредненно-никакой, на успех рассчитывать не приходится. Последнее утверждение в полной мере подтверждает «СанЙонг-Нью Актион». Его высшие достижения – вторые места за практичность и доступность цены, что вполне справедливо, всё остальное – провал.

Наиболее выгодной покупкой среди этих трех моделей признан «Ниссан». «Джук» также удостоен первого места за прогрессивные технологии, но признан самым неудачным по части практичности. Согласитесь, оценки, вынесенные читателями, вполне заслуженные. А за что же компетентное жюри так высоко оценило «Джип»? Нашим респондентам импонируют его ходовые качества, одинаково неплохие как на шоссе, так и на легком бездорожье, удобство повседневного использования, комфорт классического пятидверного кузова, заработанный за десятилетия престиж бренда и солидная внешность машины. Правда, «Компас» не на острие технического прогресса (второе место) и очень дорог (третье место за соотношение цена/качество), но эти проколы не помешали ему заработать высшее место на подиуме. Классика всегда в цене!

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Jeep Compass	30212	33196	45084	27579	36902	26465	34402	**233840**
Nissan Juke	40518	49099	35510	45772	30055	37597	40664	**279215**
SsangYong New Actyon	49270	37705	39406	46649	53043	55938	44934	**326945**

1. Jeep Compass.

2. Nissan Juke.

3. SsangYong New Actyon.

КРОССОВЕРЫ-ПРЕМИУМ: «АУДИ-Q3»

170–211 л.с., полный привод, 1 279 000–1 525 000 руб.

Другая реальность

1. Audi Q3.

2. Range Rover Evoque.

Очередной премиум-класс, и опять заочная дуэль. Теперь немецким технологиям противостоял английский дизайн-порыв. Именно в соперничестве стилей «Рейндж-Ровер Эвок» практически не встретил сопротивления со стороны «Ауди-Q3». Оно и понятно: на фоне авангарда умеренность всегда скучновата. Но в других дисциплинах, где английский кроссовер также праздновал победу, его превосходство было мизерным – по комфорту, совершенству конструкции и престижу он обошел «Ауди» совсем незначительно. Ведь, несмотря на диаметрально противоположные подходы к дизайну, концептуально эти машины во многом схожи. В то же время Q3 продемонстрировал силу в ездовых качествах, практичности и соотношении цена/качество. Что понятно: на самый маленький «Рейндж-Ровер» назначена цена, как на машину классом выше. По сути, ее конкурентом является не «Ауди-Q3», а, скорее, Q5 (см. тест в разделе «Автомобили»).

Поэтому превосходство немецкой модели в данных дисциплинах оказалось столь весомым, что ей хватило всего трех побед в отдельных номинациях, чтобы занять общее первое место в классе. Но в целом видно, что и среди премиальных кроссоверов наши читатели предпочитают модели более консервативного толка. Концепция «Ауди-Q3», который, скажем честно, является всего лишь более дорогой версией безусловно удачного «Фольксвагена-Тигуан», привычна для российского потребителя и выигрышна для производителя. Также видно, что покупателя престижного кроссовера мало интересуют внедорожные способности машины – и здесь «Рейндж-Ровер Эвок», имеющий расширенные возможности электроники, обеспечивающей проходимость, не может показать своего превосходства. Зато отточенные ходовые качества автомобилей марки «Ауди» – это то, что как раз надо потребителю в повседневной жизни. Сочетание этих факторов, малозаметных на первый взгляд, и привело «Ауди-Q3» тихой сапой к победе. Что само по себе вызывает уважение к тонкому расчету немецкого отдела маркетинга.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Audi Q3	27925	25583	23054	30029	30652	30782	32885	200910
Range Rover Evoque	32075	34417	36946	29971	29348	29218	27115	219090

Генеральный партнер Scher-Khan

КРОССОВЕРЫ БОЛЬШИЕ: «ТОЙОТА-ХАЙЛЕНДЕР»

273 л.с., полный привод, 1 851 500–1 907 500 руб.

Три товарища

Еще одна тенденция, подмеченная в предыдущих Гран-при. Если в том или ином классе кроссоверов или вседорожников присутствует какая-либо модель «Тойоты», то лавры достаются, как правило, именно ей. Нынешний год лишь подтвердил это правило: кроссовер «Тойота-Хайлендер» собрал урожай первых мест в большинстве номинаций, за исключением двух – «Прогрессивные технологии» и «Дизайн». За совершенство конструкции единственное первое место взяла «Хонда-Кросстур». Успех объясняется, видимо, тем, что сам бренд «Хонда» считается более высокотехнологичным.

Исход борьбы за серебро был не столь очевиден. «Форд-Эксплорер» и «Хонда» поочередно обменивались ударами с различной степенью успеха, но в итоге «Кросстур» проиграл, получив серебро лишь за ходовые качества и престиж. В остальном же концепция кроссовера на базе легковой машины признана нашими читателями не очень удачной. Непрактичный багажник с покатой дверью в стиле большого хэтчбека, спорная внешность и, главное, неадекватно задранная цена машины в полной комплектации привели «Хонду» на третье место в общем зачете.

В то же время «Форд-Эксплорер», заняв вторую ступеньку пьедестала (он проиграл всем в номинациях «Ездовые качества», «Прогрессивные технологии» и «Престиж»), может похвастаться промежуточной победой в такой важной дисциплине, как дизайн. Значит, концепцию развития стиля вседорожников фордовцы выбрали правильную.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Ford Explorer	43606	37293	42024	40656	45160	46635	35083	290457
Honda Crosstour	41904	52017	47389	46202	36671	44958	45694	314835
Toyota Highlander	34490	30690	30587	33142	38169	28407	39223	234708

1. Toyota Highlander.

2. Ford Explorer.

3. Honda Crosstour.

ВОТ И ВСЁ. ПОБЕДИТЕЛИ НАЗВАНЫ, А ЗОЛОТЫЕ ПЕГАСЫ 8 ДЕКАБРЯ В ТОРЖЕСТВЕННОЙ ОБСТАНОВКЕ ВРУЧЕНЫ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ ПОБЕДИВШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ. РЕПОРТАЖ ОБ ЭТОМ СОБЫТИИ ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ «ЗА РУЛЕМ». КРОМЕ ТОГО, 23 ДЕКАБРЯ СРЕДИ ЧИТАТЕЛЕЙ, ГОЛОСОВАВШИХ ЗА ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ ГОДА, МЫ РАЗЫГРАЛИ ПЯТЬ ПРИЗОВЫХ МАШИН «ЛАДА-ГРАНТА». СЛЕДИТЕ ЗА НАШИМИ ПУБЛИКАЦИЯМИ!

ФРАНЦУЗСКИЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ «ЛАДЫ»

В Кстовском районе Нижегородской области открылся завод по производству автокомпонентов компании «Валео». Предприятие разместилось в Волжском индустриальном парке. Оно будет специализироваться на изготовлении дверных замков, фар, фонарей и стеклоочистителей как для отечественных автомобилей («Лада-Гранта»), так и для иномарок («Рено», «Ниссан»). Инвестиции в создание нижегородского завода составили 8 млн. евро. Что касается мощности предприятия, то на нем планируется ежегодно производить автокомпоненты в количестве, достаточном для комплектации 400 тыс. машин.

ЗАПЛАТИТЕ, НЕ ТО ХУЖЕ БУДЕТ

Российские коллекторские агентства теперь будут выбивать штрафы, выписанные гражданам РФ на территории Европы. Кампания начнется со штрафов, предъявленных в Италии, Греции, Финляндии, Франции и Германии. Неплательщиков порядка тысячи; суммы – от 50 до 2000 евро. Ранее западноевропейские страны не имели никаких шансов заставить нарушителей из России оплатить штрафы, в их распоряжении была только одна, но очень действенная мера наказания: отказ в выдаче следующей шенгенской визы.

«МАЙБАХ» ПРИГОВОРИЛИ

Глава концерна «Даймлер» Дитер Цетше официально объявил в интервью немецкой прессе о закрытии бренда «Майбах». Последние автомобили передадут покупателям в течение этого года. «Майбах» так и не оправдал возлагавшихся на марку надежд. К примеру, за весь предыдущий год в мире продано всего 180 машин. Причиной неуспеха называют как не слишком удачный дизайн, так и техническую отсталость: основой «майбахов» стала платформа давно снятого с производства «Мерседес-Бенца W140». Взамен упраздненного бренда «Даймлер» намерен расширить предложение престижных вариантов S-класса следующего поколения. Так, эта модель получит две модификации с удлиненной колесной базой, не считая сверхдлинного «Пульмана».

НИЖНИЕ ЭТАЖИ – МАШИНАМ

Строительство подземных паркингов в новых домах московское правительство признало слишком затратным и неэффективным. Теперь застройщиков призовут организовывать места для автопарка жильцов на первых этажах домов. Такое машиноместо будет стоить примерно 600 тыс. рублей, и их намерены обустраивать на первых трех этажах жилых домов из расчета одно на квартиру. Четвертый этаж будет техническим, а уже выше пойдут жилые помещения.

«МАЗДЫ» ИЗ ВЛАДИВОСТОКА

Российская компания «Соллерс» и «Мазда мотор» подписали соглашение о сборке автомобилей на заводе «Соллерс – Дальний Восток» во Владивостоке, где сейчас выпускают вседорожники «СанЙонг». Мощность сборочного производства для «Мазды» на первом этапе составит 25–50 тыс. автомобилей в год, реальное число изготовленных машин будет зависеть от спроса. Запуск проекта намечен на вторую половину нынешнего года.

НЕ ДОЖДЕТЕСЬ!

ГИБДД отказалась разрабатывать единый норматив прибытия дежурного наряда на место ДТП. Объяснение – условия в регионах России сильно разнятся по плотности движения, качеству дорог, погодным условиям и укомплектованности транспортом, поэтому уложиться в единый норматив (например, в 30 минут) невозможно. Противостояние с Генпрокуратурой, которая категорически не согласна с позицией автоинспекции и называет нынешнее положение хаосом, продолжается. Надзорный орган предлагает в таком случае подготовить нормативы для каждого региона в отдельности. Очевидно, что и это натолкнется на трудности, ведь регионы (за исключением Москвы и Питера) включают в себя и областной центр с возможными пробками и приличными или не очень дорогами, и села вообще без оных.

ТЕХОСМОТР ПО-НОВОМУ

В новых правилах техосмотра появился ряд изменений. Например, с 1 января процедуру можно пройти независимо от региона приписки автомобиля, причем достаточно предъявить доверенность в простой письменной форме, если машину представляет не ее собственник. Исключены проверки наличия аптечки, работы спидометра и тахографа. А вот аккредитованные для проведения ТО сервис-центры появятся не ранее февраля – раньше просто не успеют оформить нужные бумаги. И, наконец, на дорогах больше не будут требовать талон – достаточно полиса ОСАГО, который без талона просто не оформят.

29 ноября 2011 года: Георгий Ротов, глава «Континеталь – Калуга», Николай Зетцер, руководитель отделения по производству шин Continental AG, и Максим Акимов, первый заместитель губернатора Калужской области, закладывают капсулу с памятным письмом в фундамент будущего завода.

ДОМОЙ, В КАЛУГУ

140 лет назад в Ганновере была образована компания «Континенталь», которая выросла в крупнейшего производителя шин и автокомпонентов. Отделения в 149 странах, заводы по всему миру.... А в качестве подарка к юбилею – старт строительства еще одного предприятия, российского. Оно разместится в Калуге, начнет работу в следующем году, будет производить на первом этапе 4 млн. шин марок «Континенталь», «Гиславед», «Барум» и «Матадор» ежегодно и даст работу 400 сотрудникам. К 2016-му планируется удвоение и мощности, и персонала. Кстати, в Россию «Континенталь» пришел в 1903 году, так что местные шины поспеют как раз к очередному юбилею.

Продукция нового калужского предприятия вполне может попасть на конвейеры к соседям – заводам «Фольксваген» и «Пежо-Ситроен-Мицубиси». Если же вспомнить, сколько всего иностранных производств размещено в Калужской области – от «Самсунга» до «Лореаля», от «Магны» до грузового «Вольво», – становится очевидно, что город стал домом для столпов мировой промышленности.

Кстати, о мировых планах концерна. В ближайшие годы «Континенталь» заметно нарастит мощности не только в России, но и в Бразилии, США, Европе. В Китае шинный завод запущен в 2011 году, в Индии приобретается местный производитель «Моди тайрс».

Ё-ПРЫЖКИ

В Москве показали рабочий прототип раллийного «ё-мобиля». Настолько рабочий, что он не только ездил, но и совершал прыжки на специальном трамплине, сооруженном близ Васильевского спуска. Данный прототип был построен за четыре месяца; он оснащен гибридной силовой установкой с тойотовским мотором 3,5 л V6. Возможно, аналогичный «ё-болид» примет участие в раллирейдах и, в перспективе, даже в марафоне «Дакар».

Намечено также создать гоночную команду «ё-Рейд». Участие в соревнованиях позволило бы использовать найденные инженерные решения для серийных «ё-авто».

Кроме того, путем участия в гонках компания «ё-Мобиль» собирается рекламировать свой бренд на зарубежных рынках.

«ГРАНТА» ПОШЛА В СЕРИЮ

На АВТОВАЗе 29 ноября 2011 года началось серийное производство «Лады-Гранта». Первой с конвейера сошла машина белого цвета в комплектации «Норма». По традиции автомобиль под номером 000 001 отправится в музей завода. Пресс-служба АВТОВАЗа сообщила, что вскоре «Гранта» подорожает – базовая комплектация «Стандарт» обойдется новым покупателям в 235 тыс. рублей. Также стало известно, что версия «Люкс», выпуск которой намечен на середину 2012 года, получит двигатель от «Приоры» мощностью 98 сил.

ХОДЬБА БЕЗ ПРАВИЛ

Пешеходы в Москве нарушают правила при переходе проезжей части в шесть раз чаще, чем водители не уступают им дорогу. Такие данные сообщили в УГИБДД УВД столицы. С января по сентябрь 2011 года было выявлено 281 120 нарушений правил дорожного движения пешеходами и 47 341 нарушение водителями. В результате за этот период в Москве произошло 3054 ДТП, связанных с наездами на пешеходов. В них погибли 234 человека, 3007 получили ранения. При этом в 1699 случаях (а это 56%!) виновниками были сами пешеходы. Хотя наказывают их куда реже, чем водителей-нарушителей. Ведь у них нет с собой прав, а порой и паспортов, – стало быть, и взять нечего.

БЮДЖЕТНЫЙ «ОЛЛРОУД»

Новая версия универсала «Фольксваген-Пассат», показанная на Токийском мотор-шоу, получила название «Оллтрак». Вседорожная модификация в стиле «Ауди-Оллроуд» призвана занять свободную нишу между «Тигуаном» и обычным универсалом. Автомобиль получил оригинальные бамперы, окантовку колесных арок некрашеным пластиком, увеличенный клиренс. Для «Оллтрака» подобрана линейка из двух бензиновых и двух дизельных турбодвигателей, мощность – от 140 до 210 л.с. Машина со 140-сильным дизелем получит полный привод за доплату, варианты, оснащенные 2-литровыми моторами, имеют систему 4Motion в стандарте. В этом году данная версия «Пассата» появится и в России.

ТАКОЙ БУДЕТ «КУГА»

В США представили новый «Форд-Эскейп», но в Европе этот автомобиль будут продавать под именем «Куга». Новинка построена на базе «Куги» нынешнего поколения и отпразднует свою европейскую премьеру в Женеве. Автомобиль оснащен электронно-управляемым полным приводом, который постоянно следит за правильным (с точки зрения компьютера) распределением крутящего момента. В США «Эскейп» дебютирует с двумя 1,6-литровыми моторами, а европейская «Куга» получит еще и дизель. Особое внимание разработчики уделили аэродинамике: благодаря ей удалось дополнительно умерить аппетит машины. Стал заметно больше багажник, а новая система раскладывания задних сидений упростила трансформацию салона. Бортовая электроника новинки разрабатывалась совместно с «Майкрософт» и, благодаря системе Sync, воспринимает голосовые команды. Вседорожник может вполне самостоятельно парковаться у тротуара, сообщать водителю об опасности, таящейся в мертвой зоне, автоматически притормаживать при превышении скорости в повороте.

КОРОЧЕ «ИМПРЕЗЫ»

Очередной шаг к женевской премьере серийного купе «Субару-BRZ» был сделан в Лос-Анджелесе. Здесь показали концептуальную версию STI, отличающуюся размашистым антикрылом, карбоновой крышей и прочим мелкими, но эффектными деталями. Двухлитровый атмосферный двигатель с непосредственным впрыском у купе сдвинут максимально внутрь колесной базы. Привод идет только назад, поэтому задние колеса сделаны более широкими, чем передние. Общая длина спорткара – 4,23 м, то есть он заметно короче «Импрезы». По цене данная модель, планируемая к продаже с середины года и создаваемая в тесном сотрудничестве с «Тойотой» (она представит свою версию купе), окажется где-то посередине между обычными «импрезами» и заряженным WRX.

«ЛЕКСУС», БЕРЕГИСЬ!

Хотя семиместный кроссовер «Инфинити-JX» появится на американском рынке уже нынешней весной, его позиционируют как модель 2013 года. У машины 3,5-литровая «шестерка», развивающая 265 сил и работающая вкупе с вариатором CVT. Знакомое сочетание? Всё верно: силовой агрегат, как и платформа, заимствован у «Ниссана-Мурано», что позволило сделать базовую версию нового кроссовера «Инфинити» переднеприводной. Еще одно необычное решение – эйрбеги в крыше, защищающие седоков при опрокидывании. На эту модель руководство компании возлагает особые надежды, считая, что она способна стать лидером продаж «Инфинити» и отобрать определенную долю рынка у «Лексуса-RX».

ШАНС ДЛЯ «ЛИНКОЛЬНА»

Концерн «Форд» не оставил надежду вернуть себе лидерство в премиум-сегменте, кардинально обновив соплатформенные седан «Линкольн-MKS» и большой кроссовер MKT. В их модернизации принимали участие специалисты, перешедшие в «Линкольн» из «Лексуса», «Ауди» и «Кадиллака». Обе модели получили совершенно новое оформление передней и задней частей кузова. В качестве стандартного оснащения применяется компьютеризированная подвеска, проверяющая состояние дороги 500 раз в секунду, адаптивный круиз-контроль, следящий за соблюдением безопасной дистанции, система, не дающая нечаянно уйти с полосы движения. Важную роль сыграют новые 6-цилиндровые моторы: атмосферник рабочим объемом 3,7 л, выдающий 320 сил, и 3,5-литровый наддувный с отдачей 355 л.с. Привод как на задние колеса, так и полный.

КОРОТКО

В ежегодном конкурсе дизайнеров, проходящем в рамках автосалона в Лос-Анджелесе, победил проект «Смарт-341 Паркур». На этот раз стояла задача создать «автомобиль для Голливуда». И не только нарисовать, но и написать к нему короткий сценарий. Победил сюжет о вымышленной журналистке Энни Энгл, отправившейся искать материал для первой большой статьи именно на этом автомобильчике.

Нижнекамское предприятие iPlast удостоилось чести быть поставщиком завода «Бентли». Правда, в самом автомобиле деталей из Татарстана пока не найти, – их просто перевозят по цеху в контейнерах российского завода.

Не знаете итальянского? Не беда! Езжайте на тосканский курорт Монтекатини, власти которого распорядились дублировать все дорожные указатели по-русски. Кстати, местные «гаишники» тоже выучат русский, не говоря уже об официантах, продавщицах и киоскерах, предлагающих... российскую прессу.

В Европе выбрали самый безобразный автомобиль. Им стал итальянский «Вигор-Опера». Но, как говорится, с лица воды не пить. Машина стоит 166 000 евро, разгоняется до сотни за 4,9 с, а мощность мотора по желанию доведут до 420 л.с.!

«ЛОГАНУ» РОДНЯ

В Женеве состоится премьера компактвэна «Дачия-Лоджи», но уже сейчас фирма представила гоночную версию этого автомобиля. Внешне она, как утверждают, мало отличается от будущей серийной модели. Спорткар для ледовых гонок «Андрос-Трофи» собран на пространственной раме. Его фибергласовый кузов скрывает 3-литровую «шестерку» мощностью 350 л.с. и полный привод. Всего этого на серийном минивэне не будет, а вот длина и ширина автомобиля – 4000 и 1900 мм соответственно, – говорят, останутся.

ТОРМОЗИМ

Отныне все новые модели автомобилей, поступающие на рынок Евросоюза, должны быть оборудованы системой динамической стабилизации ESP. Подобная мера принята в рамках комплексной европейской стратегии повышения безопасности дорожного движения. По данным компании «Бош», ESP в состоянии предотвратить до 80% ДТП, происходящих вследствие заноса. Более 60% всех проданных в Европе в 2010 году легковых автомобилей были оборудованы системой динамической стабилизации уже в базовой комплектации. В России даже антиблокировочная система станет обязательной лишь с 2020 года, а о более продвинутой ESP речь пока вовсе не идет.

НАПАДАЮЩИЙ ОТБОЙНИК

Новую систему крэш-тестов разработал германский автоклуб ADAC. Деформируемый барьер должен не стоять на месте, а двигаться навстречу испытуемому автомобилю. Только так удастся приблизить условия столкновения к реальным: встречная машина ведь не только мнется, но и немного отскакивает.

При этом важно соотношение масс авто. Предложено использовать подвижный барьер массой 1400 кг, перекрытие установить 50-процентным, а скорости барьера и автомобиля – равными друг другу.

ВОЛШЕБНЫЙ ДВОРНИК

В новом поколении родстера «Мерседес-Бенц SL», который впервые покажут публике в январе, справит мировую премьеру стеклоомыватель Magic Vision Control. Форсунки на капоте здесь заменили тоненькой трубочкой, укрепленной прямо перед щеткой дворника. Через множество микроскопических отверстий в ней жидкость поступает непосредственно под резинку дворника, что и обеспечивает, по утверждению фирмы, «магическую видимость». Такая система особенно хороша для кабриолета с открытым верхом. Добавим, что управляющий контроллер регулирует подачу жидкости, экономя ее летом и не жалея зимой.

КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

В следующем году на «ИжАвто» начнется сборка моделей «Рено», а через год компанию им составят и автомобили «Ниссан». На удмуртский конвейер встанут хэтчбек «Рено-Сандеро», кроссовер «Дастер» и «Ниссан-Тиида». При этом сборка «лад» останется для «ИжАвто» приоритетной.

Концерн «Дженерал моторс» открыл в Узбекистане завод по производству двигателей. Ежегодно здесь будут выпускать 225 тыс. моторов семейства «Экотек» для автомобилей концерна, собираемых по всему миру.

Французский концерн «PSA Пежо Ситроен» намерен возродить упраздненную в середине 1980-х годов марку «Тальбо». Под этим брендом появится бюджетный седан, призванный составить конкуренцию «Рено-Логан».

С января этого года официальным дистрибьютором автомобилей марки «Фиат» в России стало представительство концерна «Крайслер». Постепенно объединят и шоу-румы этих компаний, чтобы представлять покупателю всю палитру моделей итало-американского альянса.

Спрос на новые автомобили в Китае в 2012 году, по предварительным прогнозам, увеличится на 10% по сравнению с показателем прошедшего года, тогда как в Европе, напротив, ожидают серьезного спада продаж.

Японская «Тойота» намерена к 2015 году представить серийный электромобиль на топливных элементах. Как заявляют ее руководители, к этому моменту станет возможным продавать ежегодно несколько тысяч подобных машин, несмотря на то что цена такого электромобиля в ближайшее время вряд ли опустится ниже 100 тыс. евро.

Ситуация с «Саабом» остается неясной. Концерн «Джи-Эм» заявил, что в случае его продажи китайцам те не получат ни технологий, ни нового кроссовера 9-4X. В общем, ждем-с...

РЕКЛАМА

Нервы
или
Безопасность

Будь уверен в своей безопасности с тормозами Bosch!

Тормозные системы Bosch вносят ежедневный вклад в обеспечение безопасности автомобилей, их экологичности, комфортабельности и эффективности. Более чем 100-летний опыт разработок и наличие собственных производств сделали компанию крупнейшим поставщиком автокомпонентов.

Мы предлагаем вам последние достижения технологий, высочайшее качество, безупречное обслуживание и все компоненты, связанные с тормозными системами — все от одного поставщика.

BOSCH

Разработано для жизни

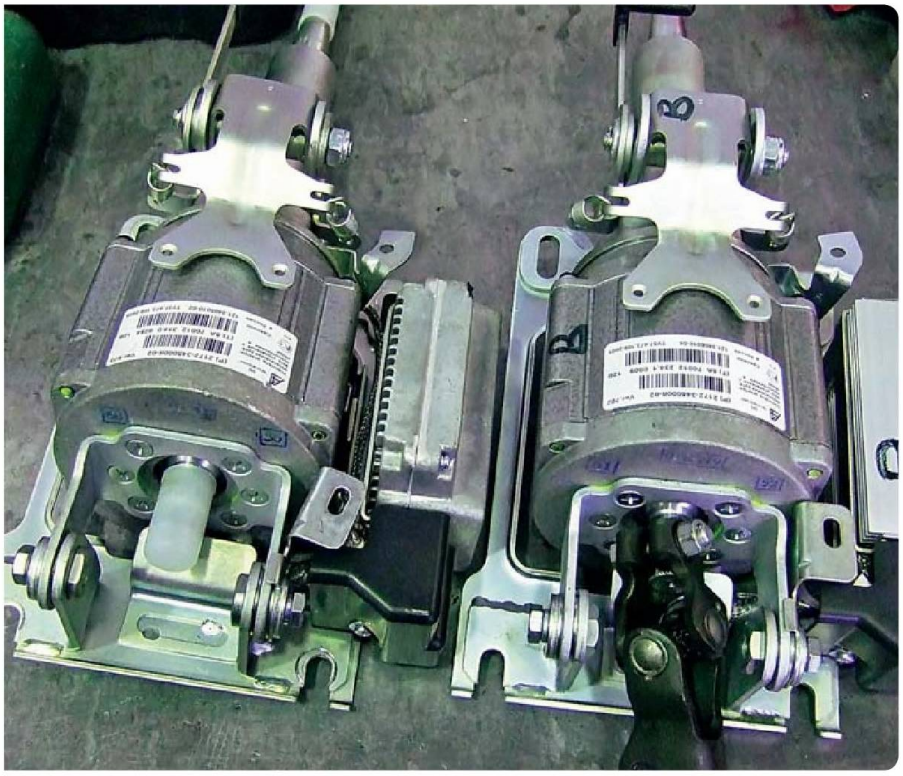
www.auto.bosch.ru

УСИЛИТЕЛЬ СТРАХА

Вечером 10 октября 2011 года я, **Максим Приходько**, отпраздновал свой второй день рождения: руль редакционного универсала «Лада-Приора» на скорости 40 км/ч самопроизвольно дернулся влево. Я ехал в крайней левой полосе и едва успел затормозить, остановившись в считаных сантиметрах от ограждения. А если бы скорость была выше?..

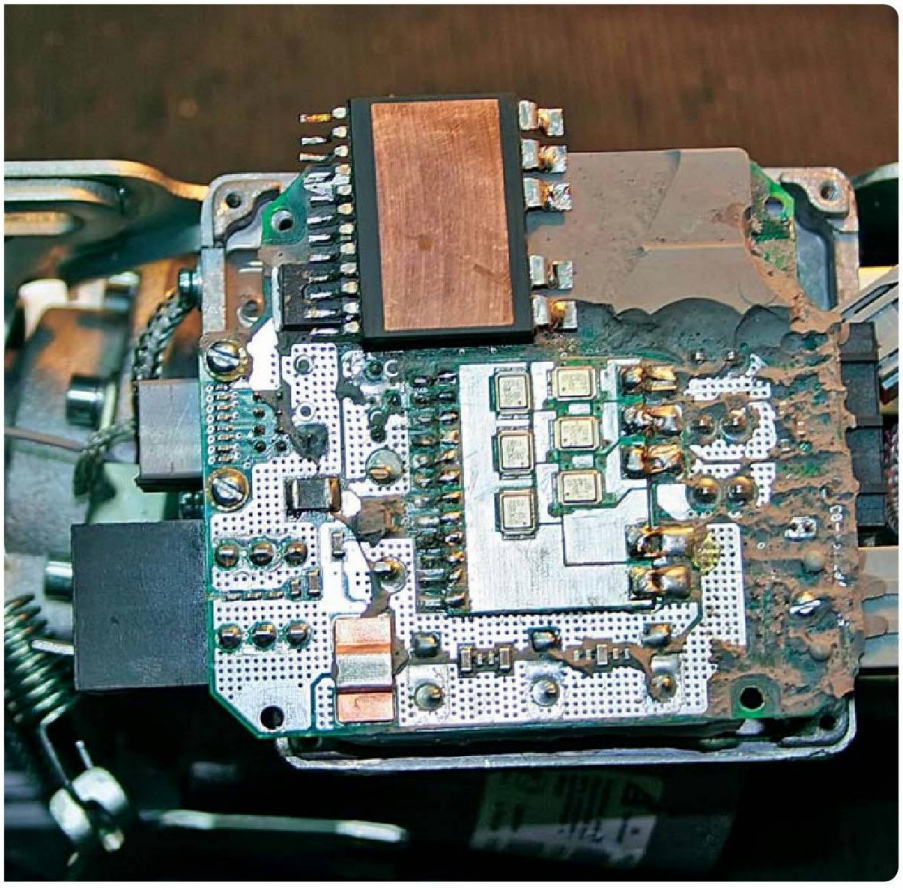
За рулем всевозможных моделей ВАЗа я провел немало времени. Случалось, поругивал родной автопром за мелкие огрехи и поломки, но чтобы так подло и неожиданно взбрыкнул электроусилитель руля, бесцеремонно взяв управление на себя, – такого в моей практике еще не было. Хотя грешками ЭУРа редакционные «лады» расстраивали нас и раньше, до экстраординарных ситуаций не доходило. «Кстати» вспомнилось, что прошлой зимой подобная проблема возникла на калужском

К дилеру машину везли на эвакуаторе: уж слишком самостоятельный усилитель руля попался.



Слева – дефектный усилитель, 2172-3450008-02. Справа – его новая модификация, индекс 702.

Серебристый прямоугольник с шестью микросхемами – тот самый контрафакт. Выше мы положили настоящую немецкую микросхему, на которой сэкономили в Калуге.



«Фольксвагене-Поло». Его склонность ни с того ни с сего повернуть вправо вылечили перепрошивкой программы блока управления.

Автовазовский дилер, не вдаваясь в детали, без звука заменил дефектный блок электроусилителя «Приоры» по гарантии. Собственно, отказ ЭУРа, сломайся он на ровном месте, остался бы хоть и неприятным, но лишь эксплуатационным эпизодом, не более того. Но он же на ходу самовольно направил машину в сторону, а это уже совсем другая история! Нам потребовались объяснения производителя. Узнав о случившемся, на АВТОВАЗе тут же захотели изучить проблемный узел.

Истинная причина отказа превзошла самые смелые и даже нелепые предположения. При вскрытии узла выяснилось, что рационализаторы калужского завода «Автоэлектроника» самостоятельно заменили дорогую немецкую микросхему в электронном блоке управления усилителем самодельной (!) платой с впаянными кустарным способом элементами неизвестного происхождения. «Контрафакт!» – так охарактеризовал этот набор начальник управления специальных испытаний АВТОВАЗа Юрий Земсков. Дирекция завода по качеству потребовала от «Автоэлектроники» объяснений: откуда взялось столь творческое решение проблемы? Рационализаторы из Калуги скромно пояснили: такая версия блока выдавала якобы точно такие же параметры, как и утвержденная производителем. А если нет никакой разницы, то зачем платить дороже? Тем более что история эта древняя (наша машина была собрана в 2010 году) и данный узел уже заменен на конвейере более совершенным ЭУРом модели 702 – такой теперь стоит под капотом нашей «Приоры». Согласовывать с АВТОВАЗОМ свое рацпредложение по удешевлению прежнего усилителя калужане не стали. Входной контроль качества на автозаводе отклонений от оригинала не выявлял, а обнаружить залитую компаундом начинку блока, не вскрыв его, невозможно!

Сейчас главная задача АВТОВАЗа – выяснить, на какое количество автомобилей был установлен контрафактный блок управления ЭУРом. В любом случае мы обязательно проинформируем вас о том, как усмирили «восстание машин». И надеемся, что при необходимости заводу хватит мужества объявить отзывную кампанию. На момент сдачи номера на АВТОВАЗе как раз обсуждали такую возможность. ЗР

В 174 ВЕ 197
RUS
Audi Russia www.audi.ru
RANGE ROVER
EVOQUE

ЛЕЙТЕНАНТЫ ПЕСЧАНЫХ КАРЬЕРОВ

«Рейндж-Ровер Эвок» – возмутитель спокойствия в классе небольших и в то же время престижных вседорожников. Он дал прекрасный повод провести сравнительный тест, чьи итоги взялся изложить **Сергей Канунников**. Фото **Константина Якубова**.

Range Rover Evoque

Автомобиль дебютировал в 2010 году в Париже. Предлагают с 3- или 5-дверным кузовом.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2 л (240 л.с.); дизельные, 2,2 л (150 и 190 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая и автоматическая 6-ступенчатые (для версии 240 л.с. только автомат).

КОМПЛЕКТАЦИИ: Pure, Prestige, Dynamic.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 12 000 км или 6 месяцев, 34 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 600 000–2 260 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,2 л, 190 л.с., 6-ступенчатый автомат, Dynamic, 2 304 000 руб.

Mercedes-Benz GLK

Модель дебютировала в 2008 году в Пекине.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 3 и 3,5 л (231 и 272 л.с.); дизельные, 2,1 и 3 л (170 и 224 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 7-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 55 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 750 000–2 239 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,1 л, 170 л.с., 7-ступенчатый автомат, особая серия, 1 739 000 руб.

Audi Q5

Автомобиль представили в 2008 году в Пекине.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 и 3,2 л (180, 211 и 270 л.с.); дизельные, 3 л (170 и 240 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая (с мотором 180 л.с.), 7-ступенчатый робот (с моторами 170, 211, 240 и 270 л.с.).

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 46 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 648 000–2 302 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 211 л.с., 7-ступенчатая роботизированная коробка, 2 046 000 руб.

С ПРИСТАВКОЙ «УНИ»

Создатели «Рейндж-Ровера Эвок» предпочитают сравнивать его с «Ауди-Q3». Формально, по размерам, «британец» действительно ближе к этой модели. Но по цене базовых комплектаций он явный конкурент Q5.

Итак, никто не спутает «Рейндж», «Ауди» и «Мерседес» ни снаружи, ни внутри. И все же у них много общего. Но сначала об отличиях.

Внешность «Эвока» – дело вкуса. Но трудно не согласиться, что выглядит он неординарно. Кстати, пока ждал машину в салоне дилера, заметил, сколь разношерстная публика интересовалась «бэби-Рейнджем». За руль садился пижон – представитель золотой молодежи, возле щебетали две барышни, подъехавшие на куда более громоздком вседорожнике, потом машину оккупировал грузный мужчина, а следом семейная пара в летах – на месте водителя устроилась супруга...

Тесновато спереди в «Рейндж-Ровере» будет разве уж совсем высоким. Им не удастся достаточно далеко отодвинуться от педалей и руля. Водителям среднего роста вполне удобно. Салон, безусловно, самый яркий и нарядный. Что здорово, не в ущерб эргономике. Если вы уже знакомы с ягуарово-роверовским кругляшом управления трансмиссией, освоитесь в «Эвоке» за минуту. Если нет – чуть

дольше. Но устройство в общем-то не сложнее обычных селекторов.

Ни «Мерседес-Бенц GLK», ни «Ауди-Q5» по качеству отделки не хуже «Эвока». Может, в чем-то даже лучше, но это ощущение на кончиках пальцев гурманов, способных улавливать нюансы фактуры. У «немцев» же дизайн подчинен совсем другой философии. Салон «Ауди» с выверенными линиями и четко размеченными элементами строг, но скучноват. А «Мерседес» после двух предыдущих машин упрекну даже в некой простоте. Впрочем, такой стиль отличает и хороший костюм: аккуратно, модно, по фигуре – и без ненужного блеска.

Самая плотная и удобная посадка – в «Ауди»: компромисс между комфортом в дальней дороге и поддержкой тела водителя любого объема в быстрых поворотах. Кресла «Рейндж-Ровера» и «Мерседеса» более плоские. У первого к тому же оно для особ плотной комплекции будет узковато. Это, конечно, нюансы, но существенные для тех, кто порой за день проезжает под 1000 км.

Несмотря на выверенную в целом эргономику, у каждого автомобиля есть свои маленькие хитрости. В «Мерседесе» – пресловутый левый подрулевой переключатель, с помощью которого разве что сиденье не двигают, и мешающийся под руками рычажок круиз-контроля. Писать об этом, конечно, надоело, но тыркаться в поисках нужной функции – тоже.

Инженеры «Ауди» почему-то решили, что включать подогрев сидений лучше в два этапа: кнопка лишь вызывает картинку на дисплее, а степень нагрева выбирают, покрутив колесико. Выключается это хозяйство, разумеется, в обратной последовательности. На этом фоне включение стеклоомывателей у «Эвока» кнопками в торцах подрулевых переключателей – решение вполне адекватное.

«Рейндж» явно проигрывает «немцам» в просторе и удобстве посадки на заднее сиденье. Первый взгляд на приплюснутую крышу не обманывает: потолок здесь ниже, чем в «Ауди» и «Мерседесе». Но главное не в нем, а в передних креслах, в которые упираешься коленями, и в узком дверном проеме. Самый просторный в этой троице – «Ауди», чего не предполагаешь, глядя на его совсем не массивный силуэт.

Ну а при чем тут приставка «уни»? Просто во многом машины все-таки похожи – универсалы в стиле унисекс, унифицированные современными требованиями и модой. Отчасти схожи и их ходовые качества, но – лишь отчасти...

ПОКА НЕ КОНЧИЛСЯ АСФАЛЬТ

Дизель в 190 сил уверенно разгоняет «Эвок». Только вдавив педаль в пол, начинаешь придираться: коробка могла бы переключаться чуточку быстрее. В более спокойных режимах шестиступенчатый автомат работает споро и мягко, быстро отбивая желание орудовать лепестками под рулем.

«Мерседес-Бенц GLK 220 CDI» со 170 силами если и уступил «Эвоку» (инструментальных замеров мы не проводили из-за погоды), то совсем ненамного. Пожалуй, его разгон кажется менее стремительным, но лишь потому, что очень плавен. «Ауди» с его бензиновым 211-сильным мотором в этой дисциплине – вне конкуренции. Но в повседневной жизни, как известно, куда важнее комфорт и удобство управления.

«Мерседес» заточен прежде всего именно на комфорт. Машина глотает любые неровности, над дорогой плывет тихо и мягко. На контрольном булыжном участке даже захотелось поехать быстрее, поскольку ничто,

RANGE ROVER EVOQUE

Салон «Эвока» выглядит нарядно, причем, что особенно приятно, не в ущерб эргономике.

Деления спидометра и тахометра светятся перламутром: отлично видно и радует глаз.

MERCEDES-BENZ GLK 200 CDI

Фамильные мерседесовские черты – строгий стиль и выверенная эргономика. Ее, правда, немного портят мелочи: скажем, мудреное управление бортком-пьютером.

К читаемости всего этого придраться трудно, но выглядит простовато.

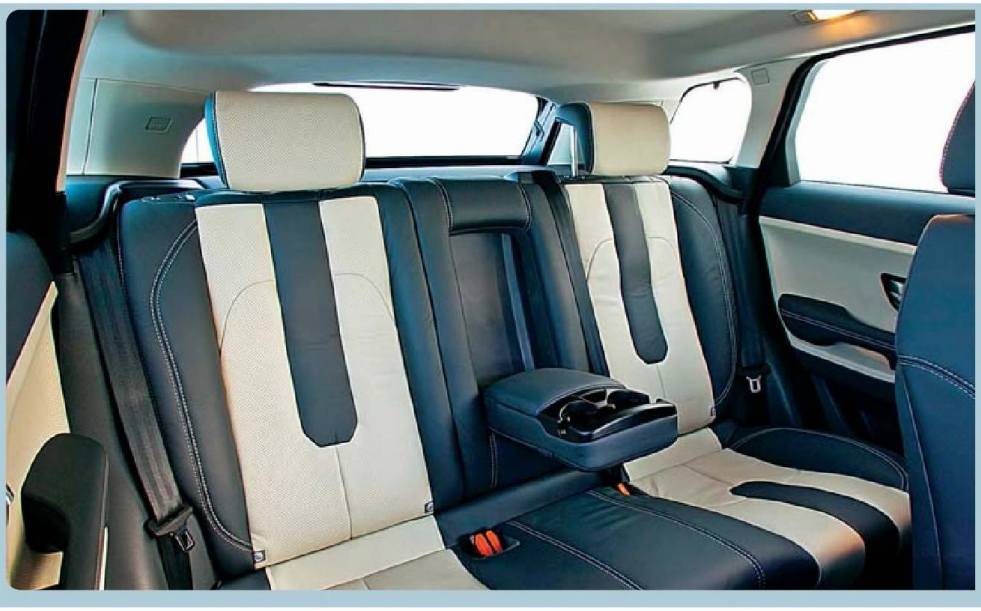
AUDI Q5

Салон «Ауди» богато укомплектован, ладно скроен и аккуратно сшит.

Приборы лаконичны и ярки, а спидометр еще и льстив.

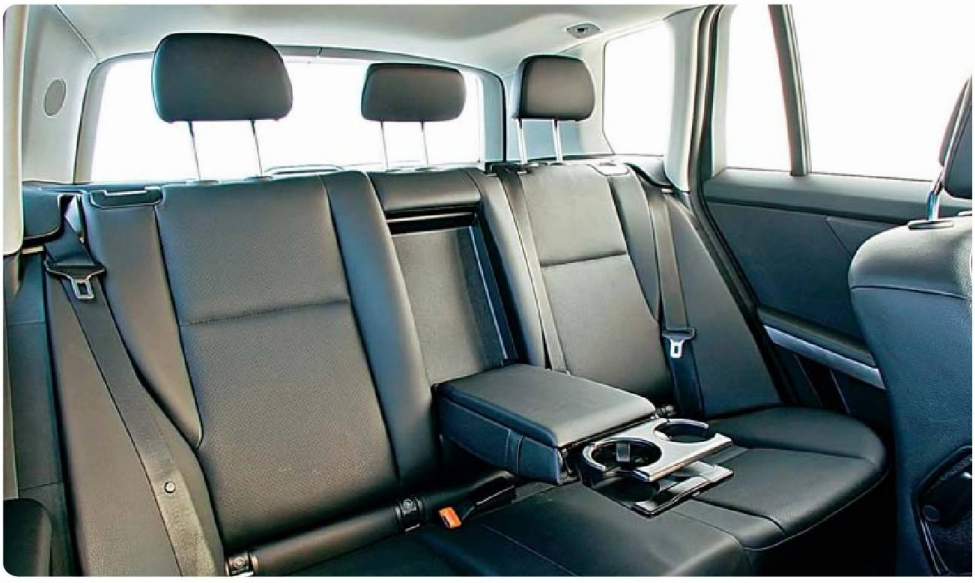
Шайба управления трансмиссией досталась «Ленд-Роверу» от братского «Ягуара». За ней кнопки переключения внедорожных режимов.

Подушки и спинки задних сидений удобны, а вот пространства, особенно ногам, мало.



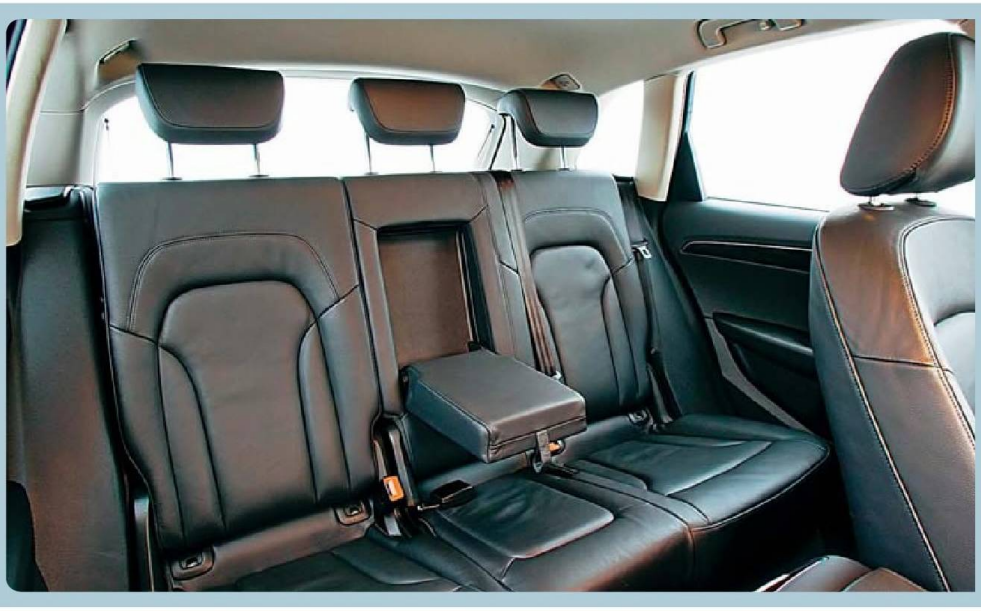
Управление трансмиссией в «Мерседесе» традиционное.

Сзади в «Мерседесе» просторней, чем в «Рейндж-Ровере», но теснее, чем в «Ауди».



За селектором коробки передач – кнопки ассистента спуска с горы, выключения системы стабилизации и парктроника.

Самые просторные задние места – в «Ауди». Туда бы подогрев пристроить.



кроме приглушенного шлепанья шин по камням, не доставляет неудобства. А вот скоростное руление не для этого вседорожника. На повороты руля машина реагирует с вальяжностью сытого, знающего себе цену бюргера. Резкость и стремительность не в ее духе. В быстрых или скользких поворотах проявляет скорее заднеприводный характер, смещаясь с траектории – в большей степени задней осью. Система стабилизации срабатывает вовремя, но чуть резковато.

«Рейндж-Ровер» в рулении оказался чуть поострей «Мерседеса». А по комфорту на шоссе был к нему очень близок. Правда, с существенным уточнением: на высоких скоростях мне казалось, что оставил приоткрытым одно из окон. Аэродинамический свист, возможно, исходит от огромных внешних зеркал. А может, рождается на смелых изломах передка кузова, которые, кстати, очень раздражают мойщиков.

Зато «Эвок» аккуратно минует дорожные волны, неплохо справляется с выбоинами. Но на булыжнике, где подвеске приходится работать быстрее, машина вдруг становится тряской, досаждая вибрациями и шумом.

Скоростные повороты тоже не самая сильная сторона «Рейнджа», в основном из-за кренов. Они не особенно велики, но на фоне немецких соперников заметны. Кроме того, попытка проехаться с отключенной системой стабилизации буквально вывела бортовую электронику из себя. Она отказалась включать ESP снова, менять режимы трансмиссии тоже больше не захотела. Вправили ей мозги снятием клеммы с аккумулятора, но желание тестировать управляемость на пределе пропало.

«Ауди» на шоссе прекрасно справляется с мелкими неровностями, не докучая тряской. На удивление стойко переносит булыжник. Лишь на волнах, особенно если их несколько подряд, превращается в тугой теннисный мячик. Особенно достается задним пассажирам. Зато какова шумоизоляция! Даже на злобных шипованных шинах автомобиль идет весьма тихо.

Багажник «Рейндж-Ровера» – 280 л. Под ним узкая запаска-докатка.

Багажник «Мерседеса» всего 272 л, а под ним лишь докатка, причем сдутая – второй раз сам не уложишь.

Багажник в «Ауди» гораздо больше, чем у конкурентов, – 368 л, но запаска тоже «одноразовая».

По управляемости «Ауди» тоже лидер. Вот он, полноценный полный привод! Машина плотно стоит в поворотах, а при необходимости позволяет тонко дозировать скольжение. Система стабилизации срабатывает поздно, позволяя искушенному водителю повеселиться вволю. А если он осмелится ее отключить, вседорожник раскроет дополнительные возможности, но до разумного предела: в критической ситуации электроника вновь сработает. Комфорт на шоссе и умение доставлять водителю удовольствие – «Ауди» удалось достичь отличного сочетания.

КАРЬЕРНЫЙ РОСТ

Конечно, в песчаных карьерах они не генералы. Но хотелось посмотреть, на что способны, и попробовать все-таки присвоить им звания.

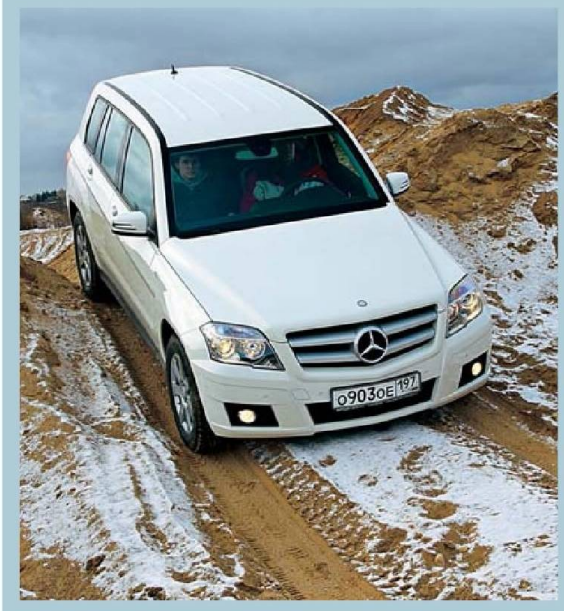
Смелее всего по холмам и подмерзшему песку мы ездили на «Рейнджа-Ровере». У него лучшая геометрическая проходимость (просвет аж 245 мм). Помогает и возможность менять режимы трансмиссии, и отзывчивость педали газа при переходе из стандартной программы в режим «снег» или «песок». Неплохо, что у «Рейнджа» (как и у «Ауди») есть ассистент спуска с горы.

Главный недостаток «Ауди» – невеликий (по меркам вседорожников)

ТРИ НА ЧЕТЫРЕ

Близкие по классу и характеристикам автомобили заметно отличаются друг от друга устройством полного привода.

«Рейндж» получил муфту «Халдекс», как на «Ленд-Ровере Фрилендер», на модернизированной платформе которого «Эвок» и построен. Многодисковая муфта с электронным управлением передает момент на задние колеса при пробуксовке передних. Если необходимо, электроника, получая информацию от датчиков антиблокировочной системы и системы динамической стабилизации (ESP), подтормаживает то или иное колесо, имитируя блокировку межколесных дифференциалов.



Полноприводная трансмиссия «Мерседес-Бенц Фирматик» с помощью управляемого электроникой многодискового сцепления распределяет момент между осями в отношении 45:55. Блокировку же межколесных дифференциалов, как и у конкурентов, имитируют система стабилизации и антиблокировочная.

На «Ауди-Q5» знакомый привод «кватро» с дифференциалом повышенного трения «Торсен»; 40% крутящего момента подается на переднюю ось, 60% – на заднюю. При пробуксовке момент на передней оси может быть доведен до 65%, а на задней – до 85%.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	RANGE ROVER EVOQUE	MERCEDES-BENZ GLK	AUDI Q5
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4355/1965/1635/2660	4528/1840/1689/2755	4629/1880/1653/2807
колея спереди/сзади	н.д.	1575/1588	1617/1613
Объем багажника, л	575/1445	450/1550 (VDA)	540/1560
Радиус поворота, м	н.д.	5,8	5,8
Масса снаряженная/полная, кг	1640/2350	1845/2500	1755/2320
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,5	8,8	7,2
Максимальная скорость, км/ч	195	205	222
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60	ДТ/59	А95/75
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,9/5,7/6,5	8,6/5,9/6,9	10,4/7,3/8,5
Выбросы CO_2, г/км	174	182	197
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	2179	2143	1984
Степень сжатия	15,8	16,2	9,6
Мощность, кВт/л.с.	140/190 при 4000 об/мин	125/170 при 3200–4800 об/мин	155/211 при 4300–6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	420 при 2000 об/мин	400 при 1400–2800 об/мин	350 при 1500–4200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6	А7	Р7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	н.д.	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/0,82/0,73/3,42	3,69/2,24/1,56/1,18/0,92/0,75/0,62/2,94
Главная передача	н.д.	3,46	4,66
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	многорычажная/многорычажная	многорычажная/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	235/55R19	235/60R17	235/65R17

дорожный просвет. Да и передним бампером задеть за холмик недолго. Возможности же трансмиссии (при наличии хороших шин) тоже достаточно высоки. Как, впрочем, и у «Мерседеса». У него, кстати, дорожный просвет спереди и в базе чуть больше, чем у «Ауди», а длина переднего свеса превосходит аналогичный показатель «Эвока». Словом, в этой дисциплине мы признали автомобили практически равными, присвоив им звания лейтенантов. «Рейнджу», может, дали бы и старшего...

ПОСЛЕ ВЫБОРОВ

Несколько упрощая: в «Мерседесе» скорее представишь выдержанного, спокойного человека, знающего цену себе и окружающим вещам, ценящего в них основательность и комфорт.

В «Ауди» мы видим владельца, знающего толк и в делах, и в потехе. Удобный, просторный автомобиль для него обязан быть не только средством передвижения, но и источником водительской радости.

«Рейндж-Ровер Эвок» – отрада людей эмоциональных и не менее разносторонних. Такие обращают особое внимание на нюансы, порой мало заметные другим. Но им не чужды иные развлечения – скажем, путешествия по не самым хорошим дорогам.

Вам кажется, что эти машины будут выбирать по-другому? По-своему вы тоже правы...

«Эвок» встречает хозяина световым пятном с контурами машинки. Барышням, думаем, понравится.

FORD MONDEO
КРАСОТА НАЧИНАЕТСЯ ИЗНУТРИ

Настоящая красота — это больше, чем мы способны увидеть. Больше, чем очертания и цвет. Это форма и содержание, слитые воедино. Новый Ford Mondeo. Красота начинается изнутри.

Реклама.

Feel the difference

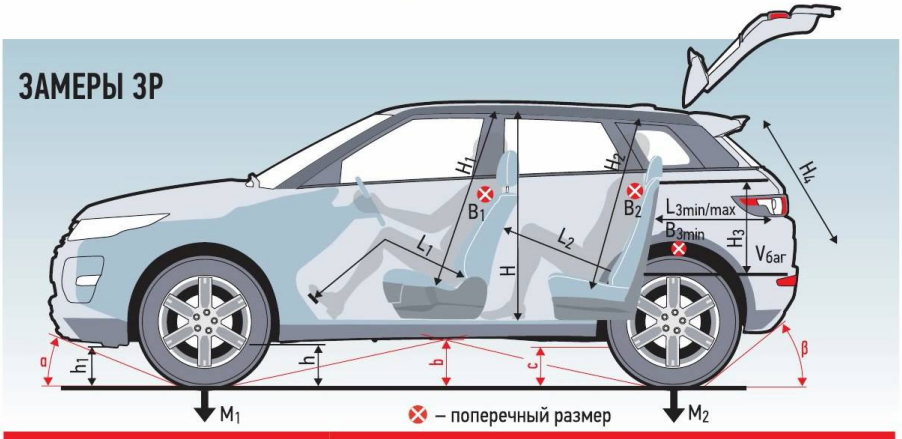
www.ford.ru

Весь комплекс услуг по продаже и обслуживанию легковых и коммерческих автомобилей Ford

АВТОПАССАЖ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
ПРЕИМУЩЕСТВО ВАШЕГО ВЫБОРА
ford.autopassage.ru

Автосалон, Варшавское шоссе, д. 138А, тел.: +7 (495) 363-95-95
Автосалон, Каширское ш,, д. 61, стр. 3а, тел.: +7 (495) 221-43-44
Автосалон, ул. Б. Тульская, д. 43, тел.: +7 (495) 258-00-88
Автосалон, ул. Дорожная, д.3, вл. 13, тел.: +7 (495) 775-11-22

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
RANGE ROVER EVOQUE	995–1195	565–810	1215	1010	960	1440	1410	770/1565	1000	510	805	280	1124 (60)	739 (40)	1863	210	260
MERCEDES-BENZ GLK	945–1150	535–790	1235	1055	1010	1395	1390	870/1850	955	430	835	272	1055 (55)	856 (45)	1911	200	280
AUDI Q5	960–1180	580–835	1250	1040	995	1465	1420	950/1750	1045	490	890	368	1001 (53)	879 (47)	1880	190	260

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

Модель	RANGE ROVER EVOQUE	MERCEDES-BENZ GLK	AUDI Q5
Просвет, мм			
a	215	200	190
b	245	210	205
c	210	210	215
Угол, градусы			
α	23	30	25
β	32	27	28

*a = h.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
RANGE ROVER EVOQUE	8	8	8	8	7	7	8	8	8	7	8	8	9	7	8	7,8
	+ Хорошие динамика, управляемость и внедорожные возможности.									− Тесен для задних пассажиров, шумноват на высоких скоростях.						
MERCEDES-BENZ GLK	8	7	9	8	8	7	8	8	8	8	9	8	8	8	7	7,9
	+ Комфортабелен, хорошая обзорность, удобен для задних пассажиров.									− Не приспособлен к скоростному рулению, нет полноценной запаски.						
AUDI Q5	9	9	8	8	9	9	9	8	9	9	8	8	7	8	7	8,3
	+ Отличные динамика и управляемость, большой багажник, просторен сзади.									− Жестковат на дорожных волнах, нет полноценной запаски.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Сергей Канунников:

«Рейндж-Ровер Эвок» – вполне достойный конкурент признанным лидерам класса. Свежие дизайнерские решения удачно сочетаются с неплохими ездовыми качествами. Кое-чем, правда, придется пожертвовать. Не без этого...»

TOSHIBA

Leading Innovation

ПРОГРЕСС ТЕМ И ХОРОШ, ЧТО ДОСТИЖЕНИЯ, КОТОРЫЕ ЕЩЕ НЕДАВНО СЧИТАЛИСЬ ПОЧТИ НЕВЕРОЯТНЫМИ, СПУСТЯ ВРЕМЯ АКТИВНО ПРОДВИГАЮТСЯ В ЖИЗНЬ, А НАДЕЛЕННЫЕ ИМИ ТОВАРЫ МОЖНО КУПИТЬ ЗА ВПОЛНЕ ВМЕНЯЕМЫЕ ДЕНЬГИ. В МИРЕ КОМПЬЮТЕРОВ К ЭТОМУ ДАВНО ПРИВЫКЛИ, НО ТЕПЕРЬ ЭТО АКТУАЛЬНО И ДЛЯ ТЕЛЕВИЗОРОВ. ПРИМЕР ТОМУ — 3D LED ТЕЛЕВИЗОРЫ TOSHIBA НОВЫХ СЕРИЙ WL863 И YL863.

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Настало время, когда телевизоры воплощают в реальность мечты любого зрителя. И теперь, сидя в уютном кресле, можно посмотреть и старую любимую комедию, и новый сериал в формате 3D, и превратить свой дом в высокотехнологичную студию, где можно расслабиться и наслаждаться фильмами в абсолютном качестве.

Телевизоры Toshiba станут центром вашей квартиры и будут собирать всю семью вместе – полностью автоматизированная настройка делает изображение настолько совершенным, что кажется будто все действие происходит вокруг вас. С этим легко справляется CEVO-ENGINE, мультипроцессорная платформа, разработанная TOSHIBA специально для телевизоров нового поколения – WL863* и YL863**. Но, конечно, главным преимуществом CEVO-ENGINE является возможность преобразовывать 2D-изображение в 3D.

Для плавного и четкого изображения движений электроника рассчитывает дополнительные «картинки», которых нет в оригинальном источнике. Функция ACTIV MOTION & RESOLUTION 800 увеличивает количество изображений в секунду в восемь раз, что дает более плавное отображение движущейся картинки на экране и позволяет получить максимум удовольствия от просмотра телевизора. Даже самые динамичные сцены будут выглядеть качественно и четко.

Еще одно замечательное качество CEVO-ENGINE – новая возможность улучшать изображение с помощью функции 3D RESOLUTION+.

Приобретение такого технологического шедевра станет подарком для всей семьи и порадует как заядлого киномана, так и подростка, увлеченного игрой на телевизионных приставках.

* 42WL863R, 46WL863R и 55WL863R
** 42YL863R, 46YL863R и 55YL863R

ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ИЗОБРАЖЕНИЯ

2D > 3D

3D FULL HD

КОНСЕРВАТОРОВ ОПЛОТ

Самой важной премьерой «Тойоты» прошлого года явилась, конечно, «Кэмри» нового поколения. Сможет ли новинка повторить успех предшественницы, выяснял **Юрий Тимкин**. Фото автора и «Тойота».

СКРОМНОЕ ОБАЯНИЕ КОНСЕРВАТИЗМА

Еще до презентации знал, что новое поколение «Кэмри» создано на базе предыдущего. У них даже колесная база одинаковая. Однако, обойдя дебютанта со всех сторон, я преисполнился сомнений. Выглядит новинка гораздо крупнее и величественнее. Силуэт остался прежним, но за счет новых дизайнерских акцентов последнее поколение воспринимается совершенно по-иному: сверкающая хромом плита радиаторной решетки, крупные фары и задняя светотехника – помпезный, богатый облик! Причем дизайн модели специально адаптировали под вкусы россиян. Приятно! Впрочем, такой «прогиб» легко объясняется: у нас «Кэмри» вот уже несколько лет остается лидером продаж в бизнес-классе. И терять это лидерство японцы не намерены.

Заглянув в салон, понял, что равнение на россиян ограничилось лишь внешностью. Интерьер седана напомнил большие американские вседорожники: простор, монументальная передняя панель и скромные отделочные материалы. Мягкие пластики далеко

Яркую и наглядную комбинацию приборов оживляет датчик среднего расхода топлива.

Дисплей климатической установки в таком зеленом исполнении – явный анахронизм.

Солидный интерьер дополняют вставки из пластикового «дерева».

Руль явно перегружен кнопками. Чтобы дотянуться до некоторых, руку приходится снимать с обода.

Отныне автомат входит в базовое оснащение всех версий «Кэмри».

Смотрите на iPad: новинка в формате экрана

не везде, часть поверхностей обшита весьма натурально выглядящим кожзамом, а вот псевдодеревянные накладки никуда не годятся – для бизнес-класса аляповато! Явно под заокеанские вкусы спроектированы и сиденья: широкие и мягкие, они почти лишены боковой поддержки. Спинки спрофилированы своеобразно: из-за выталкивающей формы невольно сутулишься. Зато появились активные подголовники, оберегающие шею от плетевых травм.

Гораздо лучше стал работать навигатор (но голосовые подсказки в некоторых случаях все равно далеки от стандартов русской речи), да и настраивать его проще. Приборная панель смотрится нарядно, даже с претензией на оригинальность. Так, внизу справа находится стрелочный указатель среднего расхода топлива. Как поясняют японцы, водитель, глядя на этот прибор, невольно будет стараться ехать экономичнее. Но, клянусь, двигаться в сонном режиме на 6-цилиндровой 3,5-литровой версии решительно невозможно! 277 «лошадей» принимаются ретиво, с пробуксовкой передних ведущих ускорять машину даже после минимального нажатия на акселератор.

А стоит притопить сильнее, разгон сопровождается таким вкусным рокотом, что невольно захочешь повторить эту песню. Затягивает! На мой взгляд, здесь мощности больше, чем может понадобиться на обычной дороге. Да и цена такой версии – почти полтора миллиона рублей. Дорого!

УДАРНАЯ ВОЛНА

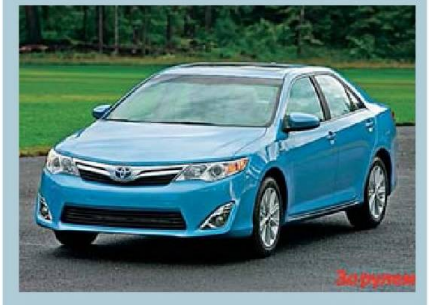
Пожалуй, важнейшее и самое неоспоримое достоинство новой «Кэмри» – шумоизоляция. Звуков улицы почти не слышно! По заявлению производителя, во всех режимах в салоне стало тише примерно на 2 дБ. Сильным козырем станет и плавность хода. Преодолевая «лежачие полицейские» и редкие на юге Франции дорожные неровности, «Кэмри» не сильно уступала комфортом представительским автомобилям.

Но у «Кэмри» как была, так и осталась (платформа-то не изменилась) ярко выраженная недостаточная поворачиваемость, а при разъезде на трассе со встречными фурами машина даже покачивалась от воздушных ударов – настолько мягкая у нее подвеска.

По сравнению с предшественницей масса снизилась более чем на 50 кг, возросла жесткость кузова. Коэффициент аэродинамического сопротивления остался прежним – 0,28.

С ЗЕЛЕНЫМ ОТТЕНКОМ

За океаном и в Японии «Кэмри» предлагают также в гибридном исполнении. В качестве ДВС используют 2,5-литровую «четверку». Совместно с электродвигателем мощность силового агрегата достигает примерно 200 л.с. Это самый мощный гибридный седан марки «Тойота». Средний расход топлива у него 5,4 л/100 км.



Да и рулевое управление (в нем гидроусилитель уступил место электрическому) почти лишено обратной связи. Ох, недаром в презентационный маршрут не включили извилистые дороги, коими изобилует Лазурный берег, – «Кэмри» в таких условиях показалась бы слоном в посудной лавке.

Позже удалось познакомиться с базовой 4-цилиндровой версией. Прежний стандартный мотор при объеме 2,4 л развивал 167 л.с. У нового агрегата подросли и литраж, и мощность – стало 2,5 л и 181 л.с. Улучшились показатели крутящего момента и экономичности: средние 8,3 л/100 км – для такой здоровенной машины достойный результат. Добиться столь скромного аппетита помогла и более продвинутая 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия, сменившая 5-скоростной агрегат. А вот механическую коробку для «Кэмри» больше не предлагают. Да и не надо. Работает автомат хорошо: гладко и своевременно переключается, но в ручном режиме он, как и прежняя трансмиссия, не держит выбранную передачу, переходя выше самостоятельно. Кстати, внедрять

Широкие и мягкие передние кресла гарантируют вальяжную посадку, но для активного вождения не подходят.

Представительскую роль топ-версий подчеркивают шторки на задних окнах.

Наружные зеркала сильно сужаются к краям, ограничивая обзорность.

«старт-стоп» или рекуперацию энергии на «Кэмри» не спешат, считая, что стоимость этих устройств не оправдывает сэкономленного за их счет топлива.

СВЯТАЯ ПРОСТОТА

Несмотря на меньшую мощность и более скромную динамику, базовая версия мне понравилась больше машины с V6: она понятнее и органичнее. Гнать на ней совершенно не хочется, что явно во благо пассажирам. Ведь «Кэмри» у нас часто покупают как персоналку – чтобы ездить с наемным водителем. Новое поколение с этой точки зрения еще лучше! Во-первых, на заднем ряду немного просторнее: добавилось 15 мм пространства в длину, 8 мм в высоту и 46 мм в ширину. Во-вторых, богатые версии щеголяют так называемым пакетом для пассажиров с возможностью регулировать спинку по углу наклона, причем электроприводом! Наконец, на среднем подлокотнике заднего дивана в этой комплектации я обнаружил кнопки управления магнитолой, подогревом сидений и климат-контролем (он у «Кэмри» трехзонный). Мало кто из конкурентов за сравнимые деньги сможет предоставить подобный сервис.

Тем обиднее, что ассистента парковки, системы считывания дорожных знаков и слежения за слепыми зонами, адаптивного круиз-контроля и полноприводной трансмиссии для «Кэмри» вы не получите никогда. Ничего из вышеперечисленного и ставшего привычным даже для некоторых моделей гольф-класса нет в «Кэмри»: маркетологи «Тойоты» посчитали, что для ее целевой аудитории это лишнее.

Прежнее шасси и отсутствие передовых электронных систем дает повод сказать: рывка вперед новая «Кэмри» не совершила. Это эволюция, но никак не революция. Конструктивно машина консервативна. Однако в ее светлом рыночном будущем я не сомневаюсь. Ведь стоимость седана осталась на прежнем (небольшой прирост в цене компенсируется наличием в базовом оснащении автомата и ESP) уровне –1 028 000 руб. А значит, покупателей у японского седана бизнес-класса по-прежнему будет немало. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Toyota Camry	
	2.5	3.5
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4825/1825/1480/2775	
Объем багажника, л	506	483
Снаряженная/полная масса, кг	1510/ 2100	1615/ 2100
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,0	7,1
Макс. скорость, км/ч	210	210
Топливо/запас топлива, л	А95/70	
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	11/5,9/7,8	13,2/7,0/9,3
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	V6/24
Рабочий объем, см^3	2494	3456
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	133/181 6000	204/277 6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	231 4100	346 4700
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ независимая пружинная	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	215/60R16, 215/55R17	215/55R17

TOYOTA CAMRY БЫЛА И ОСТАЛАСЬ ОПЛОТОМ КОНСЕРВАТИЗМА. НО ЗА СЧЕТ ВЫСОКОГО КОМФОРТА И ДЕМОКРАТИЧНОЙ ЦЕНЫ ОНА ПО-ПРЕЖНЕМУ ОСТАЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ В БИЗНЕС-КЛАССЕ.

Во втором ряду стало просторнее – роли «членовоза» машина вполне отвечает.

В прежней «Кэмри» такого шика не было: в подлокотнике пульт управления «погодой», магнитолой и клавиши регулировки спинки задних сидений.

Объем грузового отсека в сравнении с багажником предшественницы слегка уменьшился, но все равно остался внушительным.

ДВА МИРА – ДВЕ СИСТЕМЫ

Сравнивать седан с хэтчбеком, да еще трехдверным? Результат, скажете вы, предсказуем. Один, скорее всего, немного практичнее и удобнее для перевозки грузов и пассажиров, а другой интереснее для водителя. Сделаны они на разных заводах, но производитель утверждает, что в Калуге и Вольфсбурге придерживаются одинаковых стандартов. Однако «Фольксваген-Поло Седан» делают исключительно для России, а хэтчбек живет в основном в Европе. В нашем случае последний подороже, но и оснащен современнее. У европейского «Поло» вдобавок к передовому турбодвигателю TSI (1,2 л, 105 л.с.) – энергичная роботизированная коробка DSG, дисковые тормоза по кругу. У российского седана сил не меньше, но получены они без

Взявшись за вроде бы обычный тест, **Сергей Воскресенский** пришел к любопытным выводам. Ведь в пару российскому «Фольксвагену-Поло» с кузовом седан он взял одноименный хэтчбек европейской сборки. Визуально его словам вторил **Александр Батыру**.

всякого намека на передовые технологии – лишь бóльшим литражом. Семи ступеням DSG он противопоставляет вполне жизнеспособный 6-ступенчатый автомат традиционной конструкции. А еще у седана больше колесная база – есть надежда, что лучше плавность хода. Словом, сравнение обещает быть интересным. Начнем?

ВОПЛЬ ОТЧАЯНИЯ

«Разницу вы почувствуете сразу: один жесткий и прыгучий, другой гораздо комфортнее» – такие напутствия от коллег звучали вслед отъезжающим от редакции машинам. Я же поймал себя на мысли, что пока это не самое главное. Важнее, что, пересаживаясь из «Поло» в «Поло», чувствуешь, как меняются ощущения. И от этого мне становится грустно.

Volkswagen Polo Sedan

Автомобиль производят в Калуге с 2010 года. В 2011-м (за первые 10 месяцев) продано 36 262 автомобиля.

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л (105 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trendline, Comfortline, Highline.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев., 55 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 424 700–613 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 105 л.с., 6-ступенчатый автомат, Highline, опции, 681 000 руб.

Эксперты не могут не отметить цепких объятий водительского сиденья хэтчбека, четкости и логичности его регулировок. Затем просто упиваются возможностями мотора, по-настоящему быстрого и целеустремленного. А как же иначе, когда у двигателя полка по крутящему моменту простирается от 1500 до 4500 об/мин? Благодаря ей любое нажатие акселератора машина мгновенно воспринимает как руководство к действию, усиленное скорострельностью коробки DSG. Правда, некий грешок в трансмиссии присутствует: иногда хэтчбек излишне резковат, особенно в пробках и при неторопливом маневрировании. Но то, что «Поло» позволяет себе и водителю в «свободной практике», заслуживает только одобрения.

Нельзя не похвалить наливающийся в поворотах правильной упругой силой руль, позволяющий до тонкостей чувствовать машину, цепкость подвески в виражах и четкие тормоза. В общем, трехдверный «Поло» приятно удивляет не только возможностями мотора, но и почти идеальной общей сбалансированностью. Какова плавность хода? На ровных дорогах неплоха. На тех, что похуже, конечно,

Почему, глядя вечером на приборы седана, думаешь, что следовало бы проверить зрение, а пересев в хэтчбек, видишь все просто здорово?

Еще одно упрощение: регулировка подсветки приборов есть только у хэтчбека.

На первый взгляд, интерьеры одинаковы. Но в европейском «Поло» заметно лучше качество и фактура пластика. Салон российского (слева) выглядит гораздо дешевле.

Volkswagen Polo 1.2 TSI

В 2009-м хэтчбек представлен на Международном женевском автосалоне, в конце года начали продажи в России. В 2011-м (за первые 10 месяцев) продано 3934 автомобиля.

ДВИГАТЕЛИ: 1,2; 1,4; 1,2 л TSI (60, 70, 85, 105 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 7-ступенчатая DSG.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trendline, Comfortline.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев., 55 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 480 000–634 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,2 л TSI, 105 л.с., 7-ступенчатая DSG, Comfortline, опции, 811 970 руб.

Кажется, такая мелочь – плафон. Но даже на нем сэкономили: светит хуже, удобства меньше.

Внешне рычаги управления автоматом и DSG похожи. Но какая разница в движении!

Различается не только форма кресел, у сидений даже ручки регулировок разные. В результате из хэтчбека (справа) вылезать не хочется, а бесхитростное, хотя и неплохое кресло седана вызывает гораздо меньше положительных эмоций.

Вот уж где калужский «Поло» точно на высоте! В трехдверке сзади заметно теснее. Недоумение вызывают лишь неубирающиеся и мешающие обзорности подголовники седана. Опять дискриминация?

потряхивает, да и профиль дорожного полотна хэтчбек повторяет слишком подробно. Правда, седан по этой части тоже не подарок. Но не будем забегать вперед.

Российский «Поло» воспринимается заметно печальнее. У него другие по ощущениям (да и по замерам) тормоза (сзади – барабанные), назойливее звуковое сопровождение в салоне. Как понимаете, разница явно не в пользу калужской машины. Глас мотора настолько звучно рвется в салон, что еще до инструментальных замеров становится понятно: на подавлении шумов явно сэкономили. Замерили: почти 3 децибела разницы при интенсивном разгоне от 0 до 100 км/ч.

Что касается ходовых качеств, российский «Поло» слегка накачали ленцой, ослабив фольксвагеновскую тягу к установлению законов жанра. Управляемость можно охарактеризовать одним словом: надежная. Четкость нарастания

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLKSWAGEN POLO	
	SEDAN	1.2 TSI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4384/1699/1465/2552	3970/1682/1462/2470
колея спереди/сзади	1460/1498	1463/1450
Объем багажника, л	460	280
Радиус поворота, м	5,4	5,3
Снаряженная/полная масса, кг	1217/1700	1126/1600
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,1	9,7
Макс. скорость, км/ч	187	190
Топливо/запас топлива, л	А95-98/55	А95/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,8/5,4/7,0	7,7/4,4/5,3
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый TSI
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1598	1197
Степень сжатия	10,5	10,1
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 5250	77/105 5000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	153 3800	175 1550–4100
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	А6	Р7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/–/3,39	3,77/2,37/1,58/1,11/1,14/0,94/0,78/4,28
Главная передача	3,68	4,11/3,12
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	195/55R15	185/60R15

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель/ скорость (передача)	80 (D)	100 (D)	120 (D)	Разгон 0–100 км/ч (макс. уровень)
VW POLO SEDAN 1.6 (AT)	64,6	68,6	71,7	78,9
VW POLO HATCHBACK 1.2 TSI (DSG)	64,6	68,0	70,4	76,3

усилия на руле для этого седана не главное. Острота, азартность реакций уступили место обыденной стабильности поведения.

На этом фоне тандем атмосферного 1,6-литрового двигателя с шестиступенчатым автоматом принимаешь как должное. Разгоняется машина без энтузиазма, но вполне сносно. Такой характер вполне подходит для повседневной жизни.

По плавности хода, как мы и думали, седан немного, но все же комфортнее хэтчбека и не так прыгуч на неровностях. Однако жесткие и шумные шины «Кама-Евро», доставшиеся российской модели на заводе, практически свели на нет даже эти преимущества. Так что чем хуже дорога, тем более схожим становится поведение «Поло» нашего с «ихним».

ЛЮДИ ВТОРОГО СОРТА

Теперь самое время коснуться вопроса цены, дабы заклеймить европейский «Поло» за неоправданную дороговизну. Дескать, стоимость российской машины искупает все недостатки. И цифры вроде подтверждают это: 130 000 рублей разницы при схожих комплектациях – сумма значительная! Но не всё так просто. Основательно поколесив по разным дорогам, мы поголовно сделались приверженцами европейского хэтчбека, даже с учетом его большей цены. Почему?

Дело не столько в ездовых возможностях или акустическом комфорте, хотя и это имеет значение. Да и дорожный просвет у седана (135 мм против 130) не увеличился настолько, чтобы говорить о принципиально лучшей проходимости. Получается, российская адаптация свелась лишь к повсеместному упрощению отличной конструкции? Понятно, что, сэкономив 130 000 рублей, покупатель может стерпеть и худшую посадку за рулем, и сниженное качество материалов отделки. Но мы не согласны с упрощениями в таких важных элементах, как тормоза, яркость головного света, удобство считывания информации с приборов. Поверьте, разница с европейским хэтчбеком здесь заметная. И она не стоит сэкономленных денег. ЗР

Различия в светотехнике куда нагляднее в темное время суток: фары хэтчбека светят заметно лучше, создавая более четкую границу светового пучка.

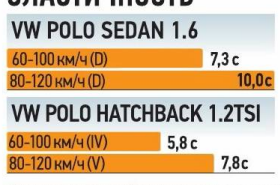
Наружные зеркала у обеих машин вполне удобные. Отличие европейского автомобиля лишь в интегрированном указателе поворотов.

Почему на седане нет такой удобной эмблемы-открывашки? Ах да, опять лишние расходы!

Гордости седана – вместительному багажнику (424 л) хэтчбек противопоставит лишь лучшую организацию багажного отделения при небольшом объеме в 232 л. В хэтчбеке можно сформировать пенал для мелких вещей.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

ЭЛАСТИЧНОСТЬ



ВЫБЕГ

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

Измерения проведены на влажном покрытии при t = +1 °С.

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ
ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
Реклама
Бестужев
Классик
КОНЬЯК
Бестужев
БЛАГОРОДСТВО И ВЫДЕРЖКА

МНОГОДЕТОЧНЫЙ КОНТРОЛЬ

У большой семьи «Шевроле» прибавление. Младшенького назвали «Орландо». Несколько дней с ним нянчились **Анастасия** и **Максим Приходько**. Фото авторов.

Геленджикские коты, если их погладить, урчат точно так же, как «Орландо» на холостых оборотах: тихо и мелодично.

ПОЛНОЦЕННЫЙ ИСПЫТЫВАТЕЛЬ

Какой лупоглазенький! А какой толстенький, хорошенький! Ой, здрасте. Знаете, что мы делаем? Мы новую машину... ну, как это по-взрослому... тестируем! Вот эту самую, с крестиком на пузике. Звать ее «Шевроле-Орландо», новый семейный автомобиль. Из Америки. Хотя дядя Рома, вручая нам ключи, сказал, что этого «орландика» будут делать и у нас в России.

Папа говорит, что я полноценный испытыватель автомобилей, потому что я в машинах разбираюсь, так как езжу в них с детства. И потом, у меня есть два брата, так что в семейных авто я тоже специалист. И мама специалист, да еще какой, но ее мы не взяли на тест-драйв. Сами два дня ездили на машине по горам, а в ней соки, жвачка, пирожки и бутерброды. А вечером в гостинице всякие вкусности за детским столом: лимонад, пирожные – и можно рисовать фломастерами. Это и есть тест-драйв.

Знаете, что в семейном автомобиле главное? Такое зеркальце, в котором видно все-все. Папа зовет его «многодеточный контроль». Такое в папиной машине есть, но оно иногда отклеивается и падает. Здесь оно спрятано в потолок, рядом с обыкновенным зеркалом.

А еще тут очень удобно попадать на «галерку». Я без всякой инструкции поняла, как откинуть сиденье, чтобы на третий ряд пролезть: надо за один рычажочек в спинке потянуть, и оно раз – и сложится. Само! Только не понравилось, что окна у третьего ряда маленькие. В них почти ничего не видно.

Зато знаете, что еще понятно даже детям? Как всякими такими круглыми крутилками управлять, которые перед водителем. Пока папа ходил узнавать, куда мы поедем, я немного похозяйничала. Ну, как испытательница. А что, это метод научного тыка, так многие взрослые говорят. А потом я нажала на широкую кнопку под магнитолой. Она знаете чего сделала? Она открылась! А за ней тайник оказался. Вот куда надо прятать жвачку от братьев, они вечно у меня выпрашивают, хотя нам в дорогу всегда поровну покупают. Даже папа не знал про эту «музыку» с сюрпризом! Я ему потом показала, и он похвалил, что я шустрая.

Мы же не просто ездили на этой машине, мы играли в приключения! Квест называется. Искали специальные ключи по дороге от Краснодара до Черного моря. Ой, я же на море была!.. Но это потом. Помимо всяких заданий целых пять ключей запрятали в этой машине, и детям надо было их отыскать. В каждом экипаже были взрослые и дети – ну, вроде как одна семья. Так вот, мы с Лизой-напарницей нашли больше всех: целых четыре! Даже в багажнике один отыскали. Чего вы улыбаетесь, знаете какой у «орландика» багажник? Очень большой! Я прикинула, всякие там ящики-коробки и коляска-трость запросто влезут. И даже трехколесный велик младшего брата.

А едет эта машина тихо-тихо. Громко фырчала она только тогда, когда на обгон папа собирался. Как она управляется, это он сам расскажет, а я на заднем сиденье сидела. И потом уснула, так там мягко. Проснулась, а нас милиция остановила. Папа ничего не нарушал, просто им на машину хотелось посмотреть. Ой, нет, правильно – полиция!

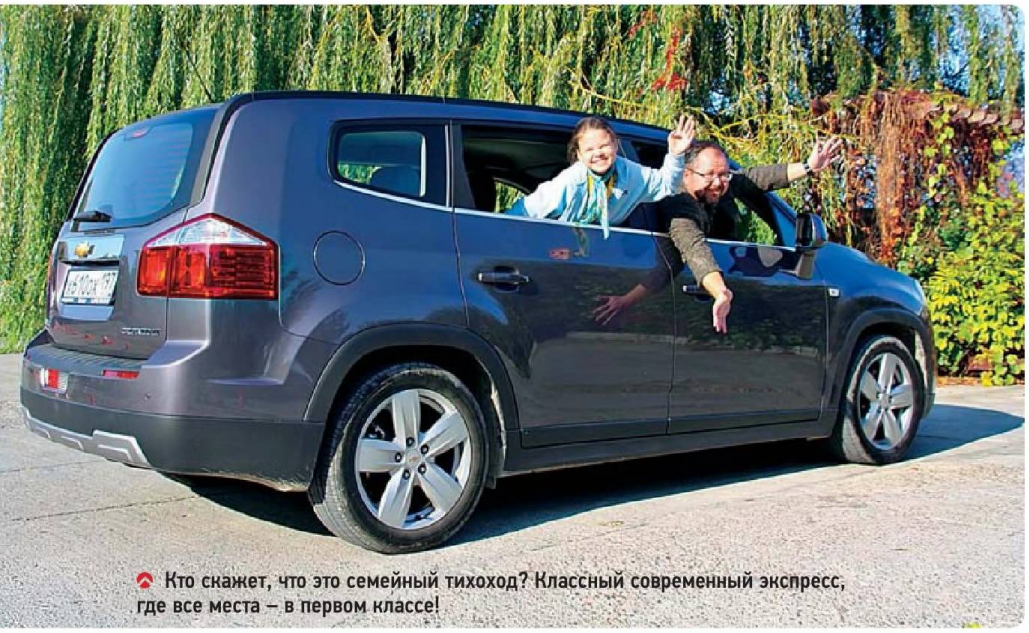
Да, про сиденья-то: ну правда, как дома на диване! Даже если нас всех троих на заднее сиденье посадить, мы там уместились бы, хотя моим братьям еще нужны детские кресла. А маму на третий ряд. Нет, не так. Маму к братьям, я на «галерку», а бабушку вперед, рядом с папой: у нас бабушка любит комментировать дорожное движение. Вот я всех и разместила. Правда, еще остается одно место, рядом со мной, – для кота, мне родители обещали

ВОТ ДВА ДНЯ ЕЗДИШЬ НА МАШИНЕ ПО ГОРАМ, А В НЕЙ СОКИ, ЖВАЧКА, ПИРОЖКИ И БУТЕРБРОДЫ. ЭТО И ЕСТЬ ТЕСТ-ДРАЙВ.

Согласно карте на ближайшие 300 км «орландик» станет нашим с папой домиком на колесах.

Настя и Лиза в решающей фазе квеста ловят очередной ключ. Кстати, боковое стекло опускается в дверь целиком.

Через зеркало можно разговаривать с папой и махать ему рукой.



Кто скажет, что это семейный тихоход? Классный современный экспресс, где все места – в первом классе!

Главная изюминка консоли – тайник под магнитолой. Такое остроумное исполнение дополнительного бардачка мы встретили впервые.

Здесь 16 вариантов трансформации салона. За удобство входа-выхода на третий ряд – пять баллов!

подарить. Я ему уже и имя автомобильное придумала: Мотор!

Всё, меня папа уже торопит, ему тоже надо про «Шевроле» написать. Мы ездили на машине всего два дня, жалко, что так мало. Папа говорит, что на презентациях всегда так. А про море, я про море забыла же написать!..

ПО-СЕМЕЙНОМУ ГЛАВНЫЙ

Всё, детские впечатления кончились, подошла моя очередь. После того как из модельного ряда «Шевроле» исчез однообъемник «Реццо», образовался некий пробел, который и заполнил «Орландо». В основе новой машины платформа «Шевроле-Круз». Собственно, в «Джи-Эм» спроектировали этот вэн так же, как в свое время «Опель-Зафира», водрузив на легковую базу универсал повышенной вместимости. От тяжеловесности в облике ушли, занизив высоту окон, благодаря чему семейное авто получилось больше похожим на кроссовер: крупные зеркала, мощный передний бампер, огромные фонари и релинги на крыше. Лишь полного привода нет.

ДАЖЕ ПАПА НЕ ЗНАЛ, ЧТО «МУЗЫКА» У НАС С СЮРПРИЗОМ! Я ЕМУ ПОТОМ ПОКАЗАЛА, И ОН ПОХВАЛИЛ, ЧТО Я ШУСТРАЯ.

На семейный тест нам с дочкой достался самый дорогой вариант исполнения машины – LT: 141-сильный бензиновый мотор объемом 1,8 л, автомат, шесть подушек безопасности, надувные шторки, система динамической стабилизации, круиз-контроль и многое другое. Цена вопроса – 899 тысяч рублей. Не сказать, что очень дорого, учитывая марку, модель и оснащение (базовая версия вообще стоит 719 тысяч). По части удобства размещения пассажиров и поклажи никаких замечаний нет.

В спокойном движении машина практически является продолжением водителя, настолько все удобно. Однако, покатавшись по Краснодарскому краю и серпантинам Геленджика, понял, что для штатного бензинового мотора «Орландо» тяжеловат – это сочетание больше годится для ежедневного бодания в московских пробках. К счастью, помимо бензинового мотора нам обещают и дизель, но не раньше середины года.

Сдается, «Орландо» будет одинаково хорош как на каждый день, так и для дальних вояжей. Скажем, рвануть на юг всей семьей на таком авто – самое то! При среднем расходе бензина в 7,8 л на сотню и 64-литровом баке «орландик» быстро домчит вас до моря. Оно, кстати, в это время года было серо-зеленым, ближе к черному оттенку, как и наш тестовый экземпляр. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Chevrolet Orlando 1.8i LT

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4652×1836×1625
Колея спереди/сзади, мм	1584/1588
Объем багажника, л	89–1487
Диаметр разворота, м	11,3
Снаряженная/полная масса, кг	1528/2160
Время разгона 0–100 км/ч, с	12
Макс. скорость, км/ч	185
Топливо/запас топлива, л	A95/64
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,7/5,9/7,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 16 клапанов, 1,8 л, 104 кВт/141 л.с. при 6200 об/мин, 176 Н·м при 3800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 255/55R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: LT.

ЦЕНА: от 719 000 руб.

+ Очень стильный для минивэна на каждый день.

– Бензиновый мотор слабоват для тяжелой машины.

Webasto

Feel the drive

Победа над зимой!

Предпусковые подогреватели "Вебасто" (Германия)

Работают на топливе: гарантированный запуск двигателя в любой мороз, комфорт и безопасность с начала поездки

Узнайте больше о товаре и спецпредложении: www.webasto.ru/action

реклама

Генеральный представитель в России: «Вебасто Рус»

Москва: (495) 777-02-47, 777-02-48 • Санкт-Петербург: (812) 294-06-40

Нижний Новгород: (831) 272-55-65, 272-55-15 • Сургут: (3462) 60-70-30

Екатеринбург: (343) 379-37-59, 379-37-60 • Новосибирск: (383) 354-00-00

ТРИ ПЛЮС ДВА

Вслед за хэтчбеком в продажу поступил «Фокус» с трехобъемным кузовом седан. А выбор трансмиссий пополнил робот с двумя сцеплениями. Новое сочетание оценил на горных серпантинах **Сергей Клочков**.

На редакционном «Фокусе»-хэтчбеке с механической коробкой передач мы поездили уже немало. Он принимал участие в марафоне «60 часов «За рулем», и сегодня на одометре 15 000 км. А на маршруте Геленджик – Сочи я испытал вроде тот же и в то же время совсем иной «Фокус». Седан с таким же, как у нашей машины, 125-сильным мотором объемом 1,6 л оснащен роботизированной коробкой «Пауэршифт», по конструкции и принципу работы сходной с фольксвагеновской DSG. Стоит такой автомобиль в комплектации «Титаниум» 734 000 рублей, а самый дешевый седан в комплектации «Тренд» с автоматом обойдется в 654 000 рублей.

Горная дорога вдоль Черноморского побережья протяженностью 184 км – хороший маршрут, чтобы составить мнение о машине. На подъемах с крутыми виражами двигатель почти постоянно раскручивался до 6500 об/мин и лишь тогда переходил на следующую передачу. По ощущениям и звуку я даже готов был предположить, что автомобиль оснащен вариатором.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Ford Focus 1.6 Duratec
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4534/1823/1484/2650
колея спереди/сзади	1550/1540
Объем багажника (VDA), л	372
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная/полная масса, кг	1324/1825
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,8
Макс. скорость, км/ч	195
Запас топлива, л	55
Расход топлива: город./загород./смешанный цикл, л/100 км	9,3/4,8/6,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый
Конфигурация/число клапанов	P4/16
Рабочий объем, см^3	1596
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	92/125 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	159 4000
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	P6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/55R16

Багажник не самая сильная сторона хэтчбека: его объем 272 л. У седана же вполне приличные 372 л.

Клавишу ручного переключения на селекторе обнаружил не сразу.

Пытался переключать передачи вручную, с трудом обнаружив на селекторе еле выступающую клавишу управления данным режимом, – но вскоре окончательно доверился автоматике: быстрее, чем она, переключаться все равно не получалось.

Однако мощности 125-сильного двигателя, «обрученного» с коробкой «Пауэршифт», в горной местности явно не хватает. В городе, где нет необходимости выкручивать двигатель, ездить на такой машине будет куда удобнее. Тут главное – отсутствие педали сцепления и плавный, пусть не слишком энергичный, разгон.

Обратный путь проделал на машине с ручной коробкой и 150-сильным двигателем объемом 2 л. Путь показался короче, а дорога – извилистей. Четверть сотни «лошадей» совсем не лишние – добавляют азарта. И способность совершать безопасные обгоны у этой версии куда выше. Такой седан в комплектации «Титаниум» обойдется в 739 000 рублей, а самый доступный «Тренд Спорт» (на более дешевые версии 2-литровый мотор не ставят) – в 717 500 рублей. **ЗР**

HOVER H3**

от 669 000 руб.

*Предложение ограничено. Перечень дополнительного оборудования, уточняйте у менеджеров дилерских центров. ** Ховер Эйч Три.

Официальные дилеры Great Wall в России: Москва ИРИТО-Центр на Тульской (495) 739-49-93 • ИРИТО-Север (495) 234-02-20 • АвтоГЕРМЕС на Дмитровке (495) 737-72-72 • АвтоГЕРМЕС на Сормовской (495) 737-72-72 • АвтоГЕРМЕС на Шоссе Энтузиастов (495) 737-72-72 • Евроком-Авто-Трейд (495) 989-10-10 • Зенит Авто (495) 231-21-62 **М.О. Ново-Харитоново** ИРИТО-Раменское (495) 221-77-32 **М.О.Коломна** ББ-Моторс (496) 617-05-19 **Санкт-Петербург** Элан-Моторс (812) 331-90-00 • Балтик Авто (812) 7777-990 • Гриффин-Автосервис (812) 441-39-39 • ЭкспоКар (812) 334-0-334 **Альметьевск** Диалог Авто (8553) 38-05-50 **Архангельск** ИРИТО-Авто-Архангельск (8182) 213-608 **Астрахань** Автоград (8512) 30-37-37 **Барнаул** Автомагистраль (3852) 46-22-99 **Белгород** АвтоМир Белгород (4722) 20-10-50 **Владимир** Агротрактор (4922) 45-01-01 **Вологда** КИТ-АВТО (8172) 50-73-73 **Волгоград** АвтоВираж (8442) 27-57-57 **Волжский** П-сервис Авто-Люкс (8442) 319-888 **Воронеж** Вседорожник (4732) 20-70-20 • Еврокар (4732) 42-45-05 **Екатеринбург** Урал-Автобизнес-Север (343) 325-67-75 • Автобан-Березовский (343) 344-40-40 • Азия-Авто (343) 219-07-63 **Иваново** Альфа Моторс (4932) 50-63-63 **Ижевск** Леон (3412) 375-375 • СТИВ (АСВ-Моторс) (3412) 24-24-44 **Калининград** АВто-ГРупп (4012) 60-77-06 **Казань** Ирито-Авто-Казань (843) 253-73-23 **Кемерово** Техцентр Томь (3842) 31-91-91 **Киров** Престиж-авто (8332) 20-44-55 **Краснодар** Кубань-Авто-Техника (861) 237-58-23 • Автовек (861) 201-23-95 **Красноярск** Техносибирь (391) 285-285-1 • Вип Авто (391) 209-77-72 **Курск** Авто Ойл (4712) 73-07-00 **Липецк** Клаксон-Авто (4742) 27-33-33 **Мурманск** Транс-Лайн (8152) 27-70-27 **Мурманская область, Мончегорск** Транс-Лайн (81536) 60-4-60 **Набережные Челны, РТ** Автосалон "Сто машин" (8552) 51-01-01 **Нижний Новгород** Новая Эра (831) 245-97-97 • АвтоКар (831) 429-08-08 **Нижневартовск** СигмаСервис (3466) 61-28-96 **Новосибирск** Техцентр Первомайский (383) 292-01-30 **Оренбург** ТД "Автосалон-2000" (3532) 75-99-15 **Омск** Антикор-сервис (3812) 55-95-95 **Орёл** ВЧ Сервис (84862) 72-66-14 **Орск** ТД "Автосалон-2000" (3537) 21-40-83 **Пермь** Демидыч (342) 294-24-34 **Петрозаводск** Икс-Кар (8142) 27-06-07 • Авто-Дом (8142) 567-888 **Ростов-на-Дону** Артекс (863) 2-272-489 **Рязань** Автотех (4912) 24-13-30 • РУСАВТО (4912) 95-55-53 **Самара** Эскорт (846) 341-52-40 **Сургут** Автосалон Югра (3462) 50-00-67 **Сыктывкар** ЦКТ Давпон (8212) 293-603 **Тамбов** Первый Автомобильный Салон (4752) 79-60-90 • Автосалон Мадонна (4752) 73-41-14 **Тольятти** Автосервис (8482) 518-429 • Евромобиль (8482) 71-90-60 **Тула** ЗИКС Авто (4872) 701-013 **Тюмень** УГА-АВТО (3452) 30-09-00 **Ульяновск** Кит Авто (8422) 613-909 **Уфа** Автосалон Виктория (347) 293-05-50 • Демидыч (347) 246-35-89 **Череповец** Такси-Сервис (8202) 21-99-58 **Ярославль** Галант-Авто (4852) 58-51-00 • ГрандАвто (4852) 94-68-94 **Ярославская область, Рыбинск** BBMotors (4855) 25-09-90

ИРИТО

бесплатная информационная линия **8-800-200-0-199**

для звонков из Москвы **234-02-20**

Автомобили Great Wall в наличии **АВТОПОИСК www.irito.ru**

Приглашаем стать нашим дилером!

Реклама. Товар сертифицирован. Обращаем ваше внимание на то, что данные, указанные в настоящей рекламе, носят исключительно информационный характер и ни при каких условиях не являются публичной офертой, определяемой положением Статьи 437 (2) ГК РФ. Для получения подробной информации о комплектации и стоимости автомобилей, условиях гарантийного и сервисного обслуживания, условиях предоставления скидок и подарков, пожалуйста, обращайтесь к менеджерам автосалонов официальных дилеров Great Wall.

НОЧНОЙ ДОЗОР

Сразу после разъезда со встречной машиной фары высветили спину пешехода, бредущего прямо по дороге... Ситуация неприятная и, увы, нередкая. А если бы в помощниках у водителя была система ночного видения? **Кирилл Милешкин** решил оценить возможности «третьего глаза» у автомобилей БМВ и «Мерседес-Бенц». Фото **Александра Кульнева**.

ПРОВЕРКА ЗРЕНИЯ

Казалось бы, задача у систем ночного видения одинаковая, значит, и схема ее исполнения у обоих производителей должна быть схожая. Ан нет. Различия начинаются на уровне принципа работы.

В фарах «Мерседес-Бенца» установлены отдельные секции с инфракрасными лампами. Их лучи невидимы для человеческого глаза и, следовательно, не слепят встречных водителей. За салонным зеркалом спрятана черно-белая видеокамера, она и передает подсвеченное инфракрасным излучением изображение дороги на экран. Но если навстречу пойдет другая машина с включенным светом, то на дисплее может образоваться засветка.

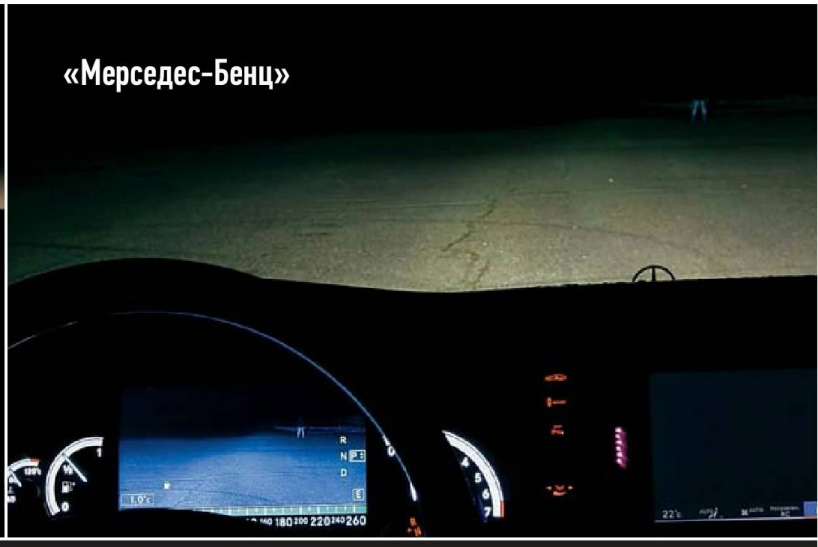
Компания БМВ применила технологию дальнего инфракрасного обнаружения. Обещанный предел – 300 м, то есть в два раза больше, чем у конкурента. Здесь взамен активной инфракрасной подсветки использован установленный в бампере тепловизор, фиксирующий тепловое излучение объектов (люди, животные, нагретые части машин). Такой системе не страшна засветка, она видит «цель» сквозь естественные неплотные препятствия (например, кусты) и умеет масштабировать изображение на дисплее в зависимости от скорости движения.

ОЦЕНИМ В ДВИЖЕНИИ

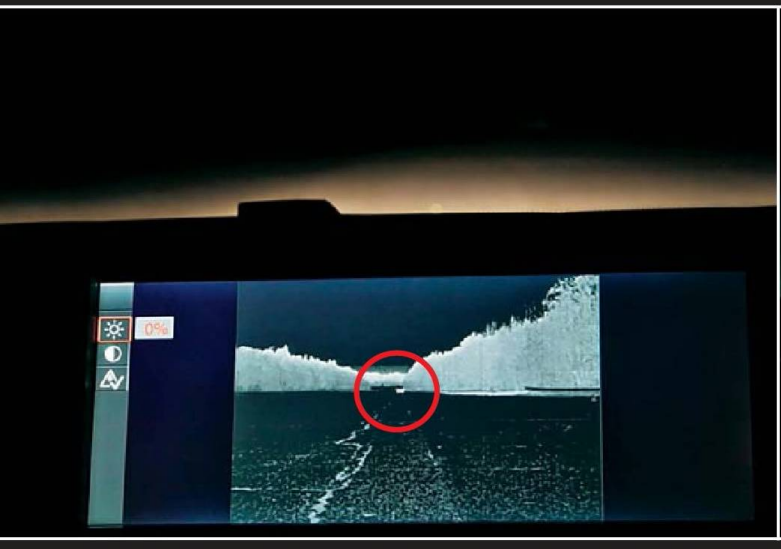
В начинающихся сумерках в ветровое стекло S-класса можно вовсе не смотреть: изображение с системы «найт вью ассист» (Night View Assist) четкое и детализированное. Наступление темноты заставляет вернуть взгляд на дорогу: картинка на панели сереет и становится уже не столь информативной. Если сравнивать изображение на экранах БМВ и «Мерседеса»... Все равно что простенькая графика игровой приставки «Сега» и проработанная детальная у «Плей Стейшн 3».

В S-классе картинка с камеры транслируется на приборный щиток, прямо по центру, занимая место огромного электронного спидометра. Поэтому при активации ночного видения контролировать скорость приходится по маленькой горизонтальной шкале внизу экрана – неудобно, беглым взглядом не зацепишься. Одновременно картинка с камеры совмещается с некоторыми сигнальными пиктограммами (режим работы коробки передач, указатели поворота), что делает их на светлой картинке практически невидимыми и лишает возможности пользоваться маршрутным компьютером. Резюме: на первый взгляд, удобно, но на практике выясняется, что реализация не самая удачная.

БМВ выводит изображение еще дальше от глаз – на монитор, расположенный в верхней части центральной консоли. Однако каждый появляющийся на бледной картинке пешеход выделяется ярким белым пятном, шансов увидеть его краем глаза у водителя больше. Вот вам и далеко отнесенный экран, и посредственная графика. К тому же в «шестерке» можно включить проецируемое на ветровое стекло предупреждение о людях, появляющихся в секторе обзора, – этой функции у S-класса нет. Инструкция обещает, что тревожный треугольник вспыхнет на стекле рядом



Ночное ви́дение БМВ показывает человека четче мерседесовской системы даже при ближнем свете фар.



Стоит закрыть светоотражатели, и «Мерседес-Бенц» потеряет из виду стоящий автомобиль.

Ближний свет встречных машин не мешает работе тестируемых систем. БМВ равнодушен и к дальнему, а вот ночное ви́дение «Мерседес-Бенца» слепнет вместе с водителем.

с показаниями скорости и навигации, призывая посмотреть на основной дисплей. На практике этого не случилось, сколько раз ни пробовали. Что же, спишем на дефект конкретной машины. Но и без этой подсказки пользоваться системой в БМВ удобнее, поэтому и оценку она получает чуть выше, чем мерседесовская.

ИГРАЕМ В ПРЯТКИ

Проверим «кругозор» камер. В полусотне метров от машины «Мерседес-Бенц» выхватывает из темноты сектор шириной 20 м, БМВ добавляет по метру с каждой стороны. Разница ничтожная, сойдемся на ничьей.

Переходим к опытам на людях – именно их тепловые образы должны вылавливать из темноты системы ночного видения в первую очередь. Коллега отправляется на границу ближнего света и встает на обочине. В свете ксеноновых фар S-класса пешеход заметен, но однозначно и быстро идентифицировать, что это человек, на расстоянии 80 м сложно. А система ночного видения четко обозначает теплокровного участника дорожного движения. Увеличиваем дистанцию до 150 м, включаем дальний. Теперь электронный глаз улавливает пешехода значительно слабее, но еще хуже видит его тот, кто за рулем. Однако преимущество системы ночного видения перед человеческим зрением в этом случае слишком ничтожно, чтобы доверять исключительно экрану, не сверяясь с реальностью за ветровым стеклом. Тем более что и дальнобойность у «найт вью ассиста» не выходит за границы дальнего света фар.

Теперь очередь БМВ. Человек скрывается в темноте на расстоянии 70 м, но его белый силуэт прекрасно виден на мониторе. Увеличим дальность вдвое. На 140 м фигурка, обозначающая человека на дороге, выглядела на экране так же четко и ярко, лишь ее размер стал меньше. Увеличиваем расстояние еще и еще... Окончательно человечек пропал с экрана далеко за границей дальнего света, на расстоянии 320 м. Впечатляет! Если при ближнем свете у систем был паритет, то при проверке на большей дистанции БМВ не оставляет шансов «Мерседесу».

А как реагируют эти системы на неодушевленные предметы, например припаркованные автомобили? После выключения двигателя многие его детали еще долго излучают тепло, поэтому теоретически в такой ситуации электронный ассистент может помочь. На практике баварская система учуяла опасность за 230 м. «Мерседес-Бенц» же лишь выхватил искрящиеся

Из четырех пар глаз, четырех фар дальнего света и двух систем ночного видения заметить человека в кустах на обочине сумел лишь «найт вижн» от БМВ.

Запустить системы ночного видения попытались днем. Это может понадобиться, если пойдет сильный дождь, или начнется снегопад, или ляжет туман. БМВ возражать не стал, а «Мерседес-Бенц» предложил подождать темноты.

Из-за больших размеров и удобного расположения тумблера в S-классе систему ночного видения можно включить вслепую.

Клавиша ночного видения в БМВ логично скомпонована с выключателями других электронных помощников, но активировать функцию, не отвлекаясь от дороги, оказалось затруднительно.

в свете фар катафоты стоящей впереди машины. А если, допустим, светоотражателей нет или они заляпаны грязью? Здесь мерседесовская система сдалась сразу, не увидев впереди ничего. Еще одно подтверждение того, что за пределами света собственных фар S-класс бессилен и с системой ночного видения.

Самое интересное испытание оставили напоследок. Баварцы заявляют, что их система замечает людей и животных, скрытых кустарником на обочине. Согревшийся коллега отправляется в придорожный овраг, а мы включаем прибор и подъезжаем к месту засады. Надо же, не обманули! Верхняя часть тела отчетливо видна на экране, при этом ни в ближнем, ни в дальнем свете человека абсолютно не видно: густая придорожная растительность служит ему надежной маскировкой. Попробуем «Мерседес-Бенц» – как и ожидали, безрезультатно.

ПОДСЧИТАЛИ – ПРОСЛЕЗИЛИСЬ

Ночное ви́дение пока остается игрушкой премиум-класса. «Мерседес-Бенц» просит за эту опцию 86 000–107 000 рублей, в зависимости от модели, БМВ – 112 000–124 000 рублей. Впрочем, это 2–3% стоимости машины – эквивалентно доплате за металлик. Относительно стоимости нового автомобиля недорого, но есть ли смысл? В отношении S-класса скажем «нет»: возможности его «ночного глаза» достаточно скромны. Способности системы БМВ заметно выше. Кстати, в Мюнхене сейчас работают над новым поколением проектора, который позволит накладывать виртуальную картинку на то, что видит водитель через стекло (ЗР, 2011, № 12). Но пока и баварский «найт вижн» оставим в списке опций далеко не первой необходимости. ЗР

ЭКСПЕРТНЫЕ ОЦЕНКИ РАБОТЫ СИСТЕМ

Автомобиль	БМВ	«Мерседес-Бенц»
Угол обзора камеры	5	5
Обнаружение пешехода (ближний свет)	5	5
Обнаружение пешехода (дальний свет)	5	3
Дальность обнаружения	5	2
Обнаружение припаркованного автомобиля	5	2
Обнаружение пешехода за кустами	4	0
Восприятие показаний водителем	3	2
Защита от засветки встречными авто	5	2
Средний балл	**4,6**	**2,6**

Оценка по пятибалльной шкале: 5 баллов – отлично, 2 балла – неудовлетворительно, 0 баллов – система не реагирует.

farmakom mb
KONCERN

АККУМУЛЯТОРНЫЙ
ЗАВОД СОМБОР

По коням!

Дополнительная мощность для вашего двигателя!

Реклама

Завод аккумуляторов Сомбор
Градина 3, 25000 Сомбор, Сербия
Тел (+381 25) 467-189
fas@farmakom.co.rs

Концерн Фармаком МБ Шабац
Хајдук Вељкова бб, 15000 Шабац, Сербия
Продажа: (+381 15) 362-811
www.farmakommb.com

aleksandra.kurdulic@farmakom.co.rs
моб. (+381 64) 839-4111
jelena.dragicevic@fas.farmakom.co.rs
моб. (+381 64) 839-4900

РЕЛАКСВАГЕН

Даже семейный автомобиль обязан не только быть практичным, но и дарить эмоции владельцу и окружающим – решил **Максим Гомянин**, оказавшись за рулем «Опеля-Зафира Турер». Фото автора и «Опель».

Как избежать депрессии отцу семейства? Жена пилит, потомство визжит, и от их постоянных криков даже любимый диван, кажется, стал не таким мягким. А мечты юности... Где они сейчас?

Надо купить автомобиль! В комфортной машине жена снова превратится в покладистую девушку, дети станут увлеченно разглядывать небо через панорамную крышу и хотя бы ненадолго забудут свои «почему» и «как», а себя любимого можно порадовать, скажем, обилием электронных систем. Объединить все требуемые качества по силам компактвэну. Скажем, «Опелю-Зафира Турер».

ИНДИВИДУАЛИСТ

Уже на стоянке он выделяется из общей массы. Блок-фары «бумеранги» (состоят из фар головного света и противотуманных) напомнили инновационную электрическую «Амперу». В их верхней части расположены дневные ходовые огни крыловидной формы. Спокойные минивэновские черты кузова остались в прошлом, теперь главенствует спортивный стиль. Опускаю глаза на 19-дюймовые колеса с «40-м» профилем шин... А не перебор ли? Впрочем, такая «обувь» – опция. Можно остановиться и на 17-дюймовых.

Сажусь в машину, пытаясь вжиться в нелегкую роль многодетного отца семейства. Не получается. Кожаное сиденье с развитой боковой поддержкой тут же обхватывает бока. Как же оно похоже на то, что стоит в «Астре OPC»! Это для тех, кто до седых волос хранит в себе гонщика и не пропускает ни одну трансляцию Формулы-1. В общем, водительское место – для индивидуалиста, физкультурника в прошлом. А где же...

...СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ?

Они – сзади. Именно тут «Зафира» превращается в просторный автомобиль для ячейки общества. Собственно, такой машина была и раньше. Но есть и существенные изменения.

Алюминиевые накладки на педали, как вы понимаете, не являются стандартным оснащением. А в остальном передняя часть интерьера явно напоминает «Астру».

Комбинация приборов также знакома по «Астре». Красная подсветка говорит: включен режим *Sport*.

Наряду с ультразвуковыми датчиками, облегчающими парковку, новая «Зафира» получила заказную камеру заднего вида. Изображение с нее выводится на центральный монитор.

По сравнению с прошлой версией у новинки на 57 мм выросла колесная база, длина увеличилась на 190 мм, ширина и высота – на 85 и 50 мм соответственно. Считайте, что с новым поколением «Зафира» практически перешла в класс полноценных минивэнов.

Что же здесь новенького внутри? Если раньше средний диван можно было разложить только в пропорции 60:40, а сдвигался вперед-назад он исключительно целиком, то сейчас во втором ряду три совершенно отдельных кресла: у каждого даже регулировка в продольном направлении (до 210 мм) индивидуальная. Спинки кресел можно фиксировать в четырех положениях, а потянув за петлеобразные красные ручки, эти места легко сложить, – и образуется ровная площадка для перевозки длинномеров. Но и стандартного объема багажника при утопленном в пол третьем ряду вполне хватит на семью из четырех-пяти человек.

А еще новая «Зафира» получила систему Lounge Seating. Она входит в оснащение дорогой версии «Космо» и позволяет ловко превратить среднее место второго ряда в большой подлокотник, а боковые кресла благодаря особой системе салазок сдвинуть назад и ближе к центру салона. Получается что-то похожее на места в самолетном бизнес-классе: с отличным запасом простора в плечах и ногах.

Жаль, в третьем ряду по-прежнему тесновато. Здесь два отдельных сиденья, складывающихся вровень с полом багажника. Нет, с моим ростом лучше в водительское кресло!

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

С начала следующего года линейку двигателей минивэна пополнит наддувный 1,6-литровый четырехцилиндровый агрегат, работающий на природном газе (CNG). Его выбросы двуокиси углерода составят 129 г/км.

Систему управления двигателем адаптировали для работы на экологически чистом топливе, а в конструкции мотора применили иные, чем на бензиновых версиях, поршни и клапаны. Четыре газовых баллона разместили в задней части машины. К концу года компания представит и мотор мощностью 140 л.с., использующий в качестве топлива сжиженный газ. Оба двигателя отвечают нормам Евро-5. Устанавливать газобаллонное оборудование на минивэны станет дочерняя компания «Опеля» – Opel Special Vehicle GmbH.

Появятся и моторы с технологией ecoFLEX, которую «Опель» развивает уже довольно давно. Это 2-литровый дизельный двигатель (130 л.с.) с системой «старт/стоп» в базовом оснащении, потребляющий 4,5 л дизтоплива на 100 км, а также бензиновый 1,4-литровый наддувный мотор в 120 л.с.; его расход в смешанном цикле – 6,3 л/100 км.

АДАПТИВНЫЙ ДОМ

Завожу 2-литровый дизель. Наконец-то машину с таким мотором решили продавать в России! В Германии за версию с дизелем просят от 25 450 евро, а базовая цена «Зафиры» – 22 950 евро. У нас будут доступны и, вероятно, наиболее популярны машины с бензиновыми двигателями объемом 1,8 л (115 л.с.) и 1,4 л (140 л.с.). Но очень уж хотелось в первую очередь опробовать еще не объезженный в России мотор. Причем это самый мощный двигатель в гамме!

Правда, особых талантов у него я так и не нашел. Рабочий диапазон узкий, ускорение он дарит средненькое, а еще явно шумноват для современного дизеля.

Переднюю подвеску для вэна позаимствовали у «Инсигнии», донором полузависимой задней с механизмом Уатта выступила «Астра». А в моей машине стояла и заказная адаптивная система FlexRide,

Задние стойки уменьшили, чтобы не сужать обзор водителю. Фонари можно заказать как с обычными лампами, так и со светодиодами.

OPEL ZAFIRA TOURER ОБЪЕДИНИЛ В СЕБЕ АГРЕССИВНУЮ ВНЕШНОСТЬ СПОРТИВНОГО АВТО И СЕМЕЙНУЮ ИДИЛЛИЮ СЕМИМЕСТНОГО ВЭНА.

При включенном круиз-контроле работают датчик-радар, расположенный под эмблемой, и передняя камера. Система поддерживает безопасную дистанцию до впереди идущего автомобиля и скорость, задаваемую лидером.

Передняя камера Opel Eye стала компактнее, а более широкая линза и новый процессор ускорили процесс обработки изображений. Ведь именно эта система отвечает за работу «умного» головного света, следит за разметкой и считывает дорожные знаки.

На тахометре машин с функцией «старт/стоп» нанесена соответствующая отметка. Во время коротких остановок, когда двигатель выключается, стрелка замирает возле нее. Если мотор заглушен, стрелка уходит на позицию *OFF*.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Opel Zafira Tourer		
	1.8	1.4 Turbo	2.0 CDTI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4658/2099/1685/2760		
колея спереди и сзади	1584		
Объем багажника, л	152/710/1860		
Радиус поворота, м	11,9		
Снаряженная/полная масса, кг	1571–1773/2150–2425		
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,9	10,7	9,8
Макс. скорость, км/ч	185	202	208
Топливо/запас топлива, л	А95/58		ДТ/58
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,7/5,8/7,2	8,1/5,3/6,3	6,2/4,6/5,2
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см^3	1796	1364	1956
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	85/115 5600	103/140 4900–6000	121/165 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	175 3800	200 1850	350 1750
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М6/А6	М5	М6/А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/полузависимая		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	225/50R17, 235/40R19		

позволяющая выбирать из различных режимов работы силового агрегата, ходовой части, рулевого управления и даже изменять цвет подсветки приборов. Попробовав и спортивный режим, я в итоге нажатием кнопки перевел автомобиль в наиболее комфортный – *Tour* (предусмотрен еще нейтральный *Standart*). Реакции на педаль газа стали плавнее, поведение машины – мягче. То, что нужно для семейного вэна.

На коротких остановках просыпается система «старт/стоп». При переводе рычага коробки передач в «нейтраль» и отпускании сцепления двигатель выключается, сокращая время работы на холостых оборотах. Но это требует привычки. Подкатываюсь к светофору с уже выключенным мотором. Зажигается зеленый – выжимаю сцепление, а двигатель молчит. Оказывается, нужно еще на тормоз нажать. Но эту систему можно отключить, нажав клавишу *Eco*.

Да, подобные вещи можно встретить и на гораздо более дешевых машинах, зато доступные теперь на «Зафире» адаптивный круиз-контроль, адаптивный головной свет или система считывания дорожных знаков обычно являются привилегией моделей премиум-сегмента. Но для «Опеля» не было проблемой снабдить этими передовыми устройствами компактвэн – они ведь уже были опробованы на «Инсигнии».

Думаю, если бы за рулем этой машины сидел отец многодетного семейства, он был бы доволен. А не это ли главное в семейной жизни? **ЗР**

Органайзер FlexRail предлагает множество отделений для хранения вещей. Ездящий по направляющим бокс при желании можно снять. Красная подсветка создает особое настроение.

В задней части салона простор для трансформации. Скажем, центральное место среднего ряда можно превратить в подлокотник.

ПРЫЖОК ЧЕРЕЗ ПОКОЛЕНИЕ

Весной на дороги России выкатятся пятидверные хэтчбеки «Хонда-Сивик» девятого поколения. Создатели уверяют, что внимательно прислушались к клиентам и устранили все недочеты предшественницы. **Михаилу Гзовскому** довелось проверить эти слова на испанских серпантинах. Фото автора.

О таких пустынных дорожках у нас можно только мечтать: интересные повороты, полное отсутствие встречных. Коллега, по совместительству раллист-любитель, отводит душу, а я в роли этакого струсившего штурмана: призываю помнить, что навстречу гипотетически может выехать туристический автобус.

Так уж сложилось, что подход к «Сивику» у многих автомобилистов особенный. В 1990-е «Хонда» представила машину очередного поколения, ставшую культовой среди молодежи, мечтавшей получить «зажигалку» за умеренные деньги. С тех пор многое изменилось. Коллега сокрушенно качает головой, штурмуя очередной поворот: «Моторчик неохотно тянет внизу, да и шасси не для спорта». Как же так? В голове крутится мысль, высказанная на пресс-конференции заместителем руководителя крупных проектов Казуо Сунаоси: «Совершенство его характеристик ушло на два поколения вперед». Как ни странно, противоречия здесь нет. Просто требования к машине этого поколения совсем другие.

Многочисленные опросы «Хонды» показали, что потребитель прежде всего хочет более комфортное шасси. С этим согласен и Сунаоси: «Мысль об улучшении машины пришла мне, когда я ехал в свой родной город – около 1600 километров». Концепцию шасси сохранили: стойки «Мак-Ферсон» спереди и упругая поперечная балка сзади, – но амортизаторы теперь мягче, пересмотрены характеристики рычагов и торсионной балки. В задней подвеске появились гидроопоры, как у флагмана «Ледженд», и уретановые демпферы.

«Оцени, с каким комфортом мы мчим по этой стиральной доске!» – обращаю внимание коллеги-пессимиста и получаю в ответ кивок согласия. Там, где предыдущий «Сивик» наверняка вытряс бы из нас душу, новичок летит без лишнего тремора. Не зря маршрут тест-драйва проложили по изрядно залатанному серпантину: подвеска работает «дорого» – беззвучно и мгновенно сглаживает небольшие неровности. Лишь на откровенных ухабах амортизаторы пару раз выбирали ход сжатия.

Еще одно требование покупателей касалось экономичности

и экологичности. Этим и объясняется одышка мотора на низких и средних оборотах, на которую жаловался коллега. Из трех двигателей в России по-прежнему будет продаваться лишь 1,8-литровый бензиновый (в Европе ставку делают на 1,4-литровый бензиновый мощностью 100 л.с., а также 2,2-литровый 150-сильный дизель).

Интересующий нас «один и восемь» серии R18A2 стал мощнее на 2 силы, момент же остался прежним. Выбросы CO_2 снизили до 137 г/км, примерно на те же 10% упал и расход топлива. Но при условии, что на машине стоит система остановки двигателя Idle Stop, а ее в России мы также не увидим.

Остается уповать на «наглядную агитацию» и функцию «эко-эссист». Первая представлена подсветкой приборов: едете вполпедали – и дорожки по бокам цифрового спидометра зеленеют. «Эко-эссист» притупляет чувствительность дроссельной заслонки, «Сивик» становится экологичным до безобразия. «И пресным, как тепличный огурец», – язвит коллега, теперь уже с пассажирского кресла. Дружище, а что, если откинуть стереотипы и шлейф спортивных достижений – подойти к модели непредвзято?

«Сивик» едет как минимум не хуже большинства современных конкурентов. Электроусилитель «Хонды» по естественности отдачи один из лучших на рынке (руль чуть «длиннее»: 2,47 оборота против прежних 2,42).

У механической коробки великолепная избирательность. Автомат с честным ручным режимом мягок в переключениях, хотя не рекордсмен скорострельности. А салон? Сиденья за несколько часов езды не намяли бока, обзорность в салонном зеркале стала лучше за счет более филигранной разделительной планки стекла, и – ура! – здесь появился дворник, столь желанный в российском климате. Отделка, и без того недешевая у восьмого «Сивика», стала дороже, пластик – податливее. Конечно же, можно порадоваться за пассажиров: им раздолье. Почти гениальная схема трансформации салона, ранее примененная на «Хонде-Джаз», теперь есть и у «Сивика».

Время выхлопа с ароматом несгоревшего топлива и бескомпромиссно

КАК СТАТЬ МИЛЛИОНЕРОМ

История «Сивика» началась в 1972 году. Фирма воплотила в модели свою мечту – создать доступный и одновременно комфортный и динамичный автомобиль.

Первое поколение продержалось на конвейере семь лет – дольше всех последователей. К началу 1990-х тираж перевалил за 2,5 млн. штук, в продажу поступили трех-, четырех- и пятидверная модификации, моторы начали оснащать каталитическим нейтрализатором. Четвертое поколение (1987–1991 годы) ознаменовалось прорывом: дебютировали 16-клапанные двигатели с первой в мире электронной системой изменения фаз газораспределения и высоты подъема клапанов VTEC, тогда же применили переднюю и заднюю подвески на сдвоенных рычагах. Шестой «Сивик» (1995–2000 годы) стал бестселлером: продано более 3,2 млн. штук. На этом поколении появился вариатор CVT.

В 2000-х мир увидел один из самых эффективных моторов фирмы – с гибридной установкой IMA. Силовая установка такого «Сивика» при объеме ДВС 1,3 л выдавала мощность 1,6-литрового аналога, а топливо потребляла, как литровый мотор. Наконец, восьмое поколение конструктивно разделило модельный ряд на японский, североамериканский и европейский.

На сегодняшний день продано более 20 млн. «сивиков»; по массовости эта «Хонда» уступает лишь «Тойоте-Королла», пикапу «Форд» серии F и «фольксвагенам» – «Гольфу» и «Жуку».

По сравнению с предшественником нынешний «Сивик» более приземистый. Точнее, грузноватый.

По бокам приборного щитка пара кнопок – пуска двигателя и включения «эко-эссиста».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Honda Civic	
	1.8 MT	1.8 AT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4285/1770/1472/2605	
Объем багажника, л	477	
Снаряженная масса, кг	1205	1238
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,1	10,9
Макс. скорость, км/ч	215	210
Топливо/запас топлива, л	А95/50	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,3/4,9/5,8	8,7/4,9/6,3
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1798	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	104/142 6500	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	174 4300	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	А5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	195/65R15, 205/55R16, 225/45R17	

Новинка на 10 мм шире и на 20 мм ниже машины прежнего поколения, при этом коэффициент лобового сопротивления уменьшен у бензиновой версии на 10,8%.

Архитектура передней панели осталась прежней – фирма называет ее Dual Link, намекая на четкое разделение приборов на основные и второстепенные.

Рослый коллега вольготно усаживается на заднем сиденье, предварительно подогнав переднее под себя. Главное – не опускать кресло до упора вниз.

HONDA CIVIC – ЛОГИЧНЫЙ ОТВЕТ НА ПОЖЕЛАНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ: АВТОМОБИЛЬ СТАЛ МЯГЧЕ, ТИШЕ И ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ. А ВОТ БЫЛОЙ ЕЗДОВОЙ ОГОНЬ ПОУТИХ.

Говорят, сюда можно уместить три велосипеда со снятыми передними колесами. Вопрос только, к чему двоим три велосипеда?

Рекордный объем багажника в 477 л, заявленный фирмой, с лукавинкой: он учитывает 76-литровую нишу, которую в России займет запаска.

настроенных шасси прошло. На календаре новый век и новые ценности. Селекционеры выращивают яблоки, которые не едят черви, и выводят мандарины без косточек. Автомобильные генетики тоже трудятся над машинами без червоточинки. Может, некоторые из нас не совсем готовы к автомобилям, перепрыгнувшим через поколение? ЗР

РЕКЛАМА
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ПРИВЕТ ИЗ АФРИКИ

С совершенно новым «Фордом-Рейнджер» **Сергей Воскресенский** познакомился на его родине – в ЮАР. Фото автора и «Форд».

Вы знаете, что в машинах с правым рулем переключатели указателей поворотов и стеклоочистителей могут меняться местами в зависимости от страны-потребителя? Оказывается, в отличие от Японии, где рычаг указателя поворотов при правом расположении баранки всегда находится справа, страны Британского содружества предпочитают более привычную для нас схему – с леворульной ориентацией этого выключателя. Признаюсь, о таких эргономических нюансах понятия не имел. Поэтому дворниками намахался от души, создавая себе и окружающим немало комических ситуаций.

Почему для тест-драйва новинки выбрали ЮАР? Здесь фактически заново был переоснащен завод специально под выпуск «рейнджеров» последнего поколения. Сплошь и рядом новое оборудование, роботы для сварки, последние технологии, в том числе при осуществлении контроля качества. Ведь достаточно оказаться в пригороде Йоханнесбурга, чтобы понять: ЮАР (так же как и Таиланд, где производство «рейнджеров» и их кузин марки «Мазда» продолжается) – это страна пикапов, причем всевозможных размеров, моделей и возрастов. На них перевозят буквально всё: от людей и животных до сверкающей кожей и лаком дорогой мебели.

Шестиступенчатый автомат очень подходит дизелям. Он сглаживает их довольно взрывные характеристики. Правее рычага колесико управления полноприводной трансмиссией.

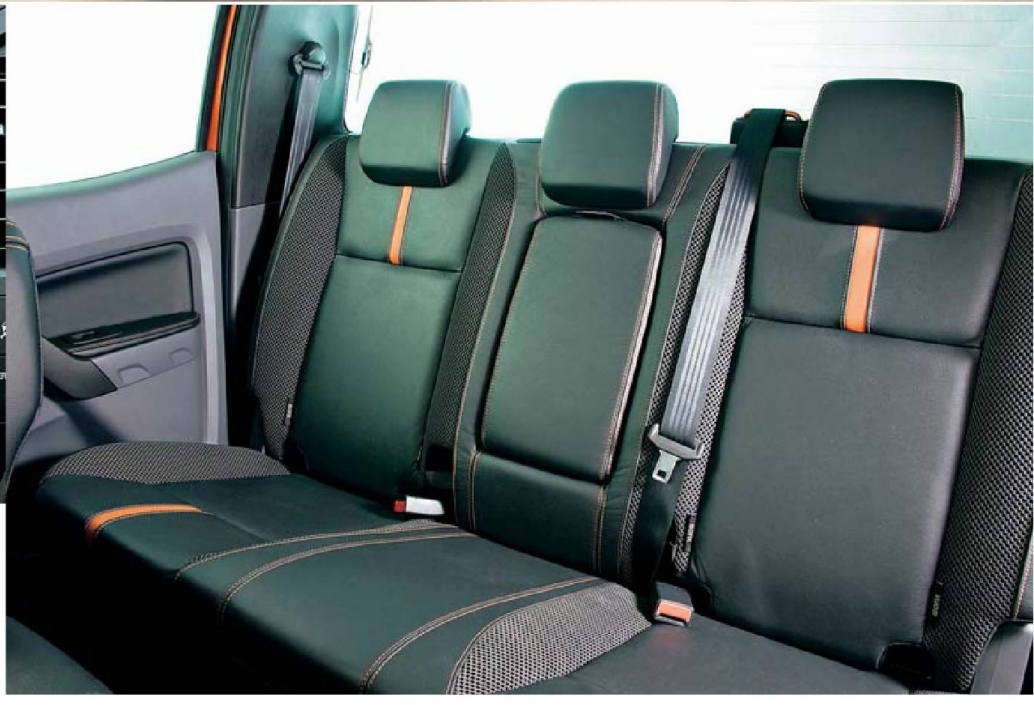
Самая дорогая версия Wildtrak: ярко оформлена и богато оснащена. Есть даже навигация.

ЗДОРОВЯК

Итак, на выбор – пикапы с двойной кабиной, новыми дизельными моторами («четверка», 2,2 л, 150 л.с., а также пятицилиндровый, 3,2 л, 200 л.с.), подключаемым полным приводом, блокировкой заднего дифференциала. Коробки передач – 6-ступенчатые, автоматическая или механическая.

Что машина внушительнее предшественника, чувствую сразу. Только в длину она прибавила 200 мм, а еще здесь высоченные борта кузова (говорят, по этому показателю «Рейнджер» является лидером класса), вместительная и рационально спланированная грузовая платформа. А уж когда оказываешься в салоне... Рекомендовал бы начинать его изучение с задних сидений. Там совсем не пикаповский простор и для тела, и для ног, и для головы! По этим параметрам «Рейнджер» – реальный конкурент вседорожнику, причем немаленькому.

Но отвлечемся на минуту от собственных впечатлений и прислушаемся к создателям автомобиля. Их заботили не только внушительные размеры пикапа. Они также думали об аэродинамике, сглаживая стык между кабиной и кузовом, улучшали технологии, применяя в конструкции разнообразные сорта высокопрочной стали, мудрили над звукоизоляцией и боролись с вибрацией – бичом прошлого поколения. А уж сколько внимания было



В стандартном «Рейнджере» центральный дисплей попроще, а климатом управляют три привычные крутилки.

Просторное заднее сиденье – несомненное достоинство этого пикапа.

уделено внедорожным качествам, в частности защите и положению воздухозаборника двигателя (теперь он находится в правом крыле, при желании можно поставить шнорхель), герметичности проемов дверей. Зато теперь «Рейнджер» играючи преодолевает 80-сантиметровый брод и лихо карабкается на крутейший, под 45 градусов, каменистый склон. Впечатляет!

КОМФОРТ С ХАРАКТЕРОМ

С одной стороны, его интерьер, конечно, простоват. Материалы отделки не самые дорогие. Но оно и понятно, это же грузовик. Зато здесь логично расположенные и легко читаемые приборы, хваткий регулируемый руль (на самой дешевой комплектации регулируется только по углу, на других – в двух направлениях), добротное, располагающее к свободной посадке сиденье, с которым как-то сразу находишь взаимопонимание. Даже спартанское оснащение базовой, заднеприводной версии не вызывает отторжения. Скорее, наоборот. Такой автомобиль вызывает симпатию грубоватыми, но истинно мужскими повадками. Ну а то, что передний бампер и радиаторная решетка некрашеные, а наружные зеркала приходится подстраивать вручную, не беда.

Зато управляемость пикапа явно изменилась в легковую сторону. Передняя торсионная подвеска была заменена пружинной, настройки амортизаторов теперь строго зависят от типа кабины и двигателя, рулевое управление – реечное. Новый «Рейнджер» на удивление послушен. Плавность хода тоже четко сместилась в более комфортную зону. Даже на пустой машине теперь отсутствуют резкие вертикальные подергивания, преследовавшие предыдущую версию.

Четырехцилиндровый турбодизельный двигатель объемом 2,2 л (150 л.с.) здесь, на первый взгляд, тоже в тему. Его почти не слышно до 3500–4000 об/мин. Но тяговые способности этого мотора все же ниже, чем я ожидал. Ему прежде всего не хватает тяги на низких оборотах: от 1200 до 1700. Потом он расходится, а хорошенько раскрутившись, и вовсе показывает темперамент. Но когда надо тронуться внатяг, на самом заурядном подъеме зачастую сталкиваешься с трудностями – машина откровенно просит включить понижающую передачу.

Вот 200 «лошадок» мотора 3,2 л совсем другое дело! Хотя и от этого двигателя почему-то ожидал большего. Но тут, по крайней мере, появляется удобная моментная составляющая, которая скрашивает едва не возникшее чувство неполноценности. Эта версия «Рейнджера» немного шумнее, вибронагруженее да и жестче – такой пикап более нервно реагирует на мелкие неровности. Однако в целом впечатление от «Рейнджера» положительное: это приятный, комфортный, живой

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FORD RANGER DOUBLE CAB 4×4	
	2.2 TDCi	3.2 TDCi
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	5359/1850/1815/3220	
колея спереди/сзади	1560/1560	
Размеры грузовой платформы, мм: **длина/ширина/высота**	1560/1544/511	
Радиус поворота, м	6,3	
Снаряженная масса, кг	2048 (2063)*	2073 (2083)
Полная масса, кг	3200	
Грузоподъемность, кг	1152 (1137)	1127 (1117)
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	
Макс. скорость, км/ч	175	
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,3 (12,5)/ 7,6 (8,5)/ 8,6 (10,0)	12,3 (13,1)/ 8,6 (9,2)/ 10,0 (10,6)
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P5/20
Рабочий объем, см^3	2198	3198
Степень сжатия	15,7	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	120/150 3700	147/200 3000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	375 1500–2500	470 1500–2750
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная, с подключаемыми передними колесами и демультипликатором	
Коробка передач	M6 (A6)	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	пружинная двухрычажная/ зависимая рессорная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ барабанные	
Размер шин	215/70R16; 255/55R16; 265/65R17; 265/60R18.	

*В скобках – данные для версий с автоматической коробкой передач.

БОЙ 4 НА 4

Тумблер управления трансмиссией – в положение *4H*. Под колесами коричнево-красный глинозем, по которому «Рейнджер» на вполне зубастых, но из стандартной комплектации шинах уверенно набирает ход. Чувствую, для него это семечки. Сейчас он движется не менее уверенно, чем по асфальту. Вот если бы дождь... Но тут дорога заканчивается, провалившись куда-то в кусты. Останавливаюсь для включения позиции *4L* – это полный привод с понижающей передачей. Только после того, как на панели зажигаются соответствующие символы, продолжаю движение. Доли секунды – и «Рейнджер» спрыгивает с полуметрового обрыва. Затем чувствительный контакт с землей... и под стрекот системы помощи при спуске повисаю на ремнях, плавно устремляясь куда-то в заросший зеленью овраг. Здесь тесно от стволов и корней деревьев, скользко и очень бугристо. Колеса пикапа поочередно зависают в воздухе при диагональном вывешивании. Карабкаемся вперед, то включая, то, для лучшей маневренности, отключая блокировку заднего дифференциала. Даже с мотором 3,2 л и на пониженной передаче нужна очень тонкая работа газом и сцеплением, иначе «Форд», соскальзывая, просто не умещается в габаритах дороги, иногда заставляя складывать зеркала. Но едет уверенно и даже комфортно. Вот только педаль акселератора в положении *4L* требует очень деликатного обращения.

Передние и боковые подушки безопасности обязательны для всех версий.

FORD RANGER: ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ, КОМФОРТНЫЙ И ОТЛИЧНО ОСНАЩЕННЫЙ.

автомобиль с хорошей управляемостью и плавностью хода.

ГОСТЬ С ЮГА

В Россию заднеприводный «Форд-Рейнджер» поставлять не будут, только полноприводные модификации. Уверен, это абсолютно правильное решение. Ведь, скажем, на гравии поведение моноприводного автомобиля заметно менялось. Он начинал повиливать из стороны в сторону незагруженным «хвостом», требуя специфических приемов управления. При этом в самой простой комплектации не предусмотрено никакой страхующей электроники, способной помочь, когда машина пойдет вразнос.

К нам «Рейнджер» планируется привозить в версиях XL, XLT, Limited и Wildtrak, с двойной или полуторной кабиной. Все машины будут оснащены необходимой электроникой, включая систему динамической стабилизации. Нам предложат еще один двигатель, причем бензиновый (2,5 л, 166 л.с.). А к нему помимо обычных для дизельных версий шестиступенчатых коробок передач, ручной и автоматической, предложат и более простую, пятискоростную механику.

Ждать всего этого великолепия осталось совсем немного – машины, обещают, появятся в продаже уже сейчас, в январе. Цена – от 978 500 рублей за простейшую версию с бензиновым мотором. За дизель придется доплатить порядка 60 тысяч. Полноразмерная кабина стоит лишний «полтинник», а автомат – 70 тысяч. ЗР

Под подушкой заднего дивана предусмотрены две вместительные ниши.

В них есть что-то общее – в пикапе и работнице завода, на котором он был сделан. Оба очень жизнерадостные.

Вот такие зубастые шины «Конти» стояли на стандартном «Рейнджере» для ЮАР.

ВИД СЗАДИ

Если вы поклонник универсалов, выбор у вас невелик. Мы собрали близкие по размерам модели, не смотря на цены и технические характеристики. Взяв зимний спортинвентарь, на полигон отправилась тест-группа Михаила Гзовского. Фоторепортаж Георгия Садкова.

В черном-черном городе по черному-черному асфальту мчал черный-черный седан... Страшно? Этот ужас про нас с вами. Россия, как и многие (прости господи!) развивающиеся страны, любит седаны. Рискну навлечь на себя гнев поклонников этого типа кузова, но все же выскажу личное мнение: в 90% случаев это – комплексы. Желание походить на чиновников частенько превалирует над естественной тягой к яркому цвету и соображениями удобства. Кстати, статистика говорит: седаны сдают позиции, в городах все больше вэнов и универсалов.

Сегодня в моде активный отдых и спортивный стиль жизни, под стать которому проектируют и автомобили. Называть универсалы «сараями» уже язык не поворачивается. Машины из нашей пятерки те еще стиляги. Да и на ходу все без исключения показали себя с лучшей стороны. Так что ворчанье про шумность машин «без отдельного багажника» и размазанную управляемость – скорее, дань прошлому.

У скептиков есть, правда, и иные аргументы. Ну а мы приступим к анатомированию испытуемых машин.

Opel Insignia

Модель, сменившая «Вектру», дебютировала на мотор-шоу в Лондоне в 2008 году.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,6 и 2,0 л (180, 220 и 250 л.с.), дизельный, 2,0 л (160 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатые механика и автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Essentia, Elegance, Cosmo, Business Edition, OPC.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 822 000–1 619 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 220 л.с., бензин, автомат, полный привод, опции, 1 389 000 руб.

Volvo V60

Первый показ – на автосалоне в Париже осенью 2010 года. В России – с весны 2011-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 2,4 и 3,0 л (215 и 304 л.с.); дизельные – 1,6 и 2,0 л (150, 180 и 240 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатые механическая, роботизированная и автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Kinettic, Momentum, Summum, R-Design.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 176 000–2 091 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,4 л, 215 л.с., дизель, 6-ступенчатый автомат, полный привод, опции, 2 100 000 руб.

Ford Mondeo

Четвертое поколение «Мондео» в строю с 2007 года, в 2010-м на автосалоне в Москве показана рестайлинговая версия.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 л (145, 200 и 240 л.с.); дизельный, 2,0 л (140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trend, Titanium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 003 500–1 272 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 140 л.с., дизель, автомат, передний привод, 1 492 000 руб.

Toyota Avensis

Третье поколение модели сходит с конвейера завода в Великобритании с января 2009 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,8 и 2,0 л (147 и 152 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Комфорт плюс», «Элеганс», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 967 000–1 492 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 152 л.с., бензин, вариатор, передний привод, 1 492 000 руб.

Volkswagen Passat

Фейслифтинг модели 2005 года проведен в 2010-м, обновленный «Пассат» экспонирован на Парижском мотор-шоу осенью того же года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,4, 1,8 и 2,0 л (122, 152 и 210 л.с.); дизельный, 2,0 л (170 л.с.).

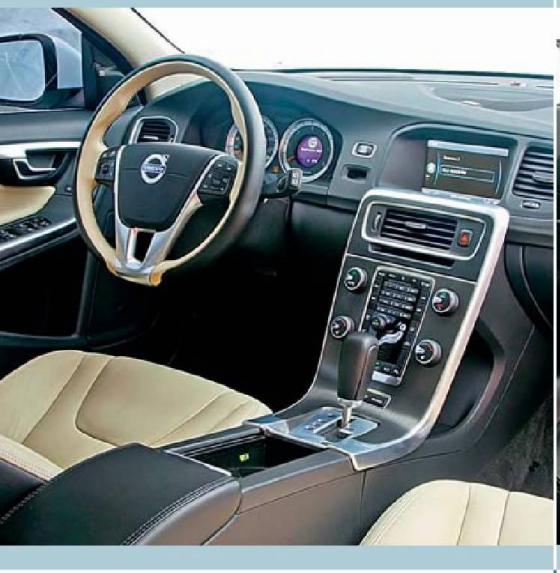
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая, 6- и 7-ступенчатая роботизированные.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trend, Comfortline, Highline.

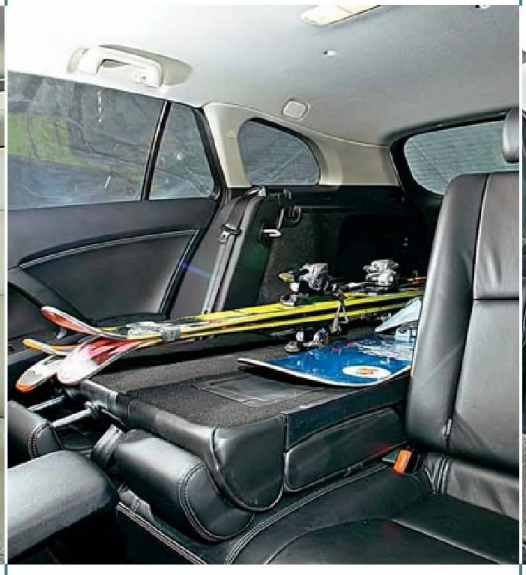
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 963 000–1 246 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,8 л, 152 л.с., бензин, робот, передний привод, опции, 1 396 130 руб.

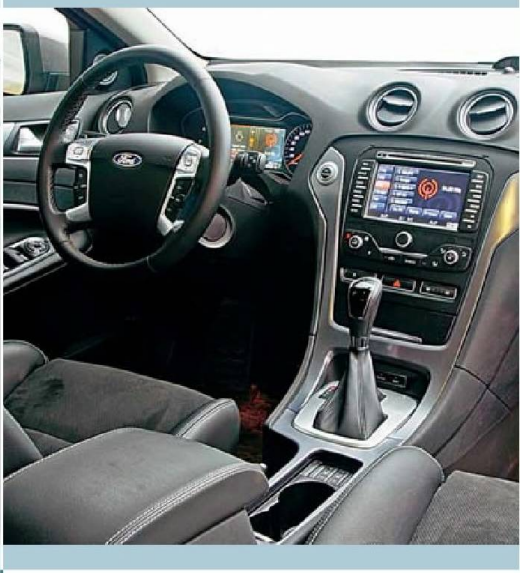
VOLVO V60



TOYOTA AVENSIS



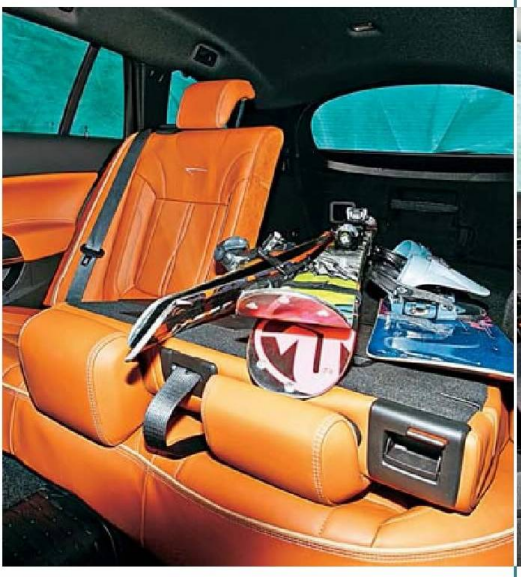
FORD MONDEO



OPEL INSIGNIA

VOLKSWAGEN PASSAT

Выбирая универсал, стоит хорошенько подумать об отделке салона. Ткань, велюр? А может, шикануть – кожа? Все производители предлагают варианты с кожаной отделкой, с которой легко смываются детские следы; в то же время она требует весьма деликатного обращения. «Опель-Инсигния», кстати, можно купить с тканевой обивкой ТорТес. Созданная с использованием модных нынче нанотехнологий, она не впитывает жидкости и грязь, сохраняя мягкость и воздухопроницаемость. Наш «Опель» отделан красивой рыжей кожей – увы, быстро затирающейся. «Форд» и «Вольво» хвастаются двусторонним ковриком и устойчивой к грязи облицовкой багажника. У «Фольксвагена» пол еще и антифрикционный: на таком багаж не скользит. Ну а «Тойота» идет наиболее простым, но не менее эффективным путем – предлагает положить на пол резиновое корыто.



Когда в руках две пары лыж, а на улице метель, хочется побыстрее убрать снаряжение. У «Опеля» и «Фольксвагена» погрузку начинаешь еще на подходе к автомобилю – предусмотрен электропривод пятой двери. У обоих им управляют с брелока ключа зажигания или кнопкой на водительской двери. Естественно, предусмотрена «защита от дурака» – закрывающаяся дверь остановится, почувствовав сопротивление, а также программируется на подъем ниже максимального угла, чтобы избежать удара о потолок гаража. Дверь возможно затормозить в любом положении. У всех универсалов спинка, естественно, складная (60:40). Минимальные хлопоты потребуются для трансформации «Вольво», «Тойоты», «Опеля» и «Фольксвагена»: дернул за ручку на спинке – и она упала, образовав ровный пол. А вот в «Форде» придется сначала поднять подушку заднего дивана и затем уже откидывать спинку.

Прежде чем бежать в банк за кредитом, посетите салон дилера. Носить с собой лыжи я не предлагаю, а вот рулетка не помешает, поскольку заявленные показатели нередко отличаются от тех, с которыми придется столкнуться на практике (например, если подогнать передние сиденья под рослых седоков). В нашем случае без проблем уместили горные лыжи ростовки выше среднего во всех машинах, кроме «Вольво». В V60 наиболее короткая погрузочная площадка при сложенной спинке заднего сиденья – 1850 мм, поэтому их пришлось класть по диагонали. А это уже стеснит заднего пассажира да и установке детского кресла не способствует. Зато для «Вольво» можно заказать встроенные детские сиденья с регулировкой высоты подушки, в таких будет удобно ребятам любого возраста.

VOLVO V60

TOYOTA AVENSIS

FORD MONDEO

OPEL INSIGNIA

VOLKSWAGEN PASSAT

Необычнее других вид сзади на «Инсигнию»: у нее за пятой дверью прячутся дополнительные огни, повышающие безопасность. Система Opel FlexOrganizer включает в себя крепления и крюки на рельсах (для фиксации ящика с инструментами или сумок), ремни, сетку. Все это хозяйство вешается на любой борт. «Вольво» на заказ предложит встроенный держатель для сумок, раскладываемый из пола, а также телескопическую раму с напольными рельсами и держателями багажа. В полу багажного отделения закрепляется эластичная сетка, удерживающая снаряжение. «Тойота» понравилась рельсами, позволяющими делить пространство, а также подпольем-органайзером объемом 32 л, куда удобно, например, прятать снятую полку. Неплохой подпол и у «Вольво» (24 л), а в «Опеле» и «Фольксвагене» таких тайников не предусмотрено. Бесспорный лидер по литражу – «Пассат» (444 л), лишь немногим уступают ему «Форд» (432 л) и «Тойота» (420 л). Все производители предлагают ограничительные сетки, которые не пустят в салон любимого лабрадора.

ВРЕМЯ РЕМОНТА

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
FORD MONDEO	15 000 км или 12 мес.	3 года или 100 000 км	143
OPEL INSIGNIA	15 000 км или 12 мес.	3 года или 100 000 км	124
TOYOTA AVENSIS	10 000 км или 12 мес.	3 года или 100 000 км	67
VOLVO V60	20 000 км или 12 мес.	2 года без огр.	30
VW PASSAT	15 000 км или 12 мес.	2 года без огр.	94

Крупную поклажу проще всего грузить в огромный проем «Мондео», аутсайдеры по этой части – «Вольво» и «Опель». Последние две модели вдобавок не очень удобны для рослых людей: те рискуют стукнуться о кромку двери, поскольку высота ее подъема невелика. Массивный задний бампер «Опеля» не подпускает вас к недрам багажника и, естественно, пачкает брюки. К тому же у «Инсигнии» самая большая погрузочная высота: 680 мм. Лучший в этой дисциплине – «Мондео». «Форд» не понравился раскладыванием заднего сиденья в два приема; хорошо хоть, для этого не приходится снимать подголовники. Зато у «Мондео» самая массивная защита бампера – широкая стальная пластина. «Опель» также предохраняет от царапин лак и пластик порога – предусмотрительно, ведь грузить тяжести удобнее волоком. «Тойота» позаботилась лишь о защите порога, но ее бампер не столь «выдающийся». Ну а «Вольво» и «Фольксваген» в этом плане неженки.

VOLVO V60

FORD MONDEO

OPEL INSIGNIA

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLVO V60	TOYOTA AVENSIS	FORD MONDEO	OPEL INSIGNIA	VW PASSAT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4628/1865/1484/2776	4765/1810/1480/2700	4837/1886/1512/2850	4908/1856/1520/2737	4771/1820/1516/2712
колея спереди/сзади	1588/1585	1550/1550	1590/1605	1585/1587	1552/1551
Объем багажника, л	430	543	489/1680	540/1530	605/1730
Радиус поворота, м	5,7	5,4	5,8	5,7	5,7
Масса снаряженная/полная, кг	1755/2280	1635/2050	1597/2300	1610/2165	1558/2130
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,1	10,3	10,4	8,2	9,0
Максимальная скорость, км/ч	230	200	200	232	212
Топливо/запас топлива, л	ДТ/67,5	А95/60	ДТ/70	А95/70	А95/
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,6/5,2/6,4	9,2/5,8/7,0	9,7/5,5/7,1	13,2/6,4/8,9	9,9/5,7/7,2
Выбросы CO_2, г/км	169	165	187	209	168
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый	дизельный	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р5/20	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	2400	1987	1997	1998	1798
Степень сжатия	16,5	10,0	16,0	9,3	9,8
Мощность, кВт/л.с.	158/215 при 4000 об/мин	112/152 при 6200 об/мин	103/140 при 3750 об/мин	162/220 при 5300 об/мин	112/152 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	440 при 1500–3000 об/мин	196 при 4000 об/мин	320 при 1750–2750 об/мин	350 при 2000–4000 об/мин	250 при 1500–4200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ					
Тип	полноприводная	переднеприводная	переднеприводная	полноприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6	CVT	Р6	А6	Р7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/–/3,39	2,40–0,43/1,68	3,58/1,95/1,19/0,84/0,94/0,79/–/2,17	4,15/2,37/1,56/1,15/0,86/0,69/–/3,39	3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17
Главная передача	3,33	5,18	4,07 (I–IV)/2,91 (V–VI)	3,33	4,18 (I–IV)/3,23 (V–VII)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	235/40R18	215/55R17	215/50R17	235/50R18	215/55R16
ЗАМЕРЫ ЗР					
Длина мин./макс, мм	950/1850	1080/2060	1120/2040	1050/2010	1130/2040
Ширина мин./макс, мм	1100/1280	1030/1520	1150/1290	1070	1000/1390
Диагональ, мм	1400	1450	1530	1400	1450
Высота до потолка, мм	750	765	840	750	830
Проем двери багажника, мм	760	810	820	760	785
Высота двери багажника, мм	1830	1800	1920	1830	1890
Погрузочная высота, мм	660	620	580	680	620
Объем багажника, л	352	420	432	380	444
Подпол, л	24	32	8	–	–

ЗА И ПРОТИВ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ,
зав. отделом испытаний:
– По-моему, универсал стоит покупать, только если он вам действительно необходим. Скажем, вы заядлый путешественник и предпочитаете большую компанию. Или спортсмен-любитель с громоздким инвентарем. Или ваша профессия связана с перевозками чего-либо в меру громоздкого, но чистого. Не люблю универсалы не только потому, что мне они не нужны. Консервативное сознание с трудом приемлет соединение салона и багажника в одном объеме. Чтобы достать из багажника щетку для сметания снега, надо открыть его, уронить туда часть этого самого снега, который будет таять и испаряться в салоне. Замена колеса или, еще хуже, непредвиденный ремонт в дороге ведут к выстуживанию багажника, то есть салона. Всему свое место. Мы же не возим двигатель в одном объеме с пассажирами!

МАКСИМ САЧКОВ,
зав. отделом техники:
– Мне нравится любой автомобиль при условии, что он универсал. И мне абсолютно все равно, что большинство сограждан предпочитает седан или хэтчбек, считая их престижнее и респектабельнее. Просто многие не могут доплатить (порой, кстати, немало!) за универсал. Такие авто покупают не только более состоятельные, но еще и более рациональные и разносторонние люди. Сначала на дачу комод отвезти (не нанимать же ради такой мелочи «Газель»), а вернувшись, закинуть в багажник велосипеды и махнуть с семьей на прогулку. Да и в ежедневных поездках спокойнее, когда в запасе достаточно свободного места. И выбросьте из головы нелепые ассоциации с грузовиком. Сегодня большинство универсалов выглядят куда элегантнее и гармоничнее, чем автомобили с иными типами кузова.

СДЕЛАЙ САМ!

«Когда вокруг так много менеджеров, промоутеров и риелторов, не часто услышишь слово «бригадир». Но надо привыкать к новой должности: для нашего потока организована двухнедельная практика на АВТОВАЗе» – так начал свои дневниковые записи студент 4-го курса МГТУ им. Баумана **Дмитрий Золотарев**.

17 июля. Собираемся на Казанском вокзале. Приключения не заставили себя ждать: один из нас все-таки перепутал день. Придется ему добираться до Тольятти самому. Все остальные, и я в том числе, через 18 часов прибудут в пункт назначения.

18 июля. В Тольятти на вокзале нас ожидал комфортабельный (с кондиционером!) автобус, на котором мы и добрались до гостиницы. По пути было интересно смотреть по сторонам: здесь полно вазовских машин, намного больше, чем в Москве. День ушел на обустройство, а к вечеру еще и пляж нашли.

19 июля. Нас предупредили насчет одежды для экскурсии и электронных устройств: только закрытая обувь – и никаких шорт, а электроника, попросту говоря, запрещена.

Первым на очереди чугунолитейное производство. Поразили угнетающий сумрак, безумный шум и жуткая жара! Мимо носятся электрокары с подвешенными чанами расплавленного металла... Проследили за изготовлением блока цилиндров для «классики»: используется литье в песчаные формы, брак при такой технологии – 4-5%.

Следующим было алюминиевое производство. Здесь тише, прохладнее, чище. Наряду со старыми карусельными машинами для литья работают новые автоматизированные линии (под головки цилиндров 16-клапанных моторов), где от человека требуется только установка стержней. В этом же цехе мы впервые встретили развозные машины – ВАЗ-2105, переделанные в пикапы.

Подходя к третьему корпусу, готовились затыкать чем-нибудь уши: нас ждало кузнечно-прессовое производство. Но там оказалось на удивление тихо! Автоматические прессы с легкостью штампуют детали, однако и тут без ручного труда никуда.

Заметил интересную особенность: средства индивидуальной защиты всюду явно не в почете. Хотя людей понять можно: при такой жаре просто дышать тяжело, не то что в маске.

20 июля. Вновь надо внимательно смотреть по сторонам. Только теперь опасаться не движимых электричеством погрузчиков, а проносящихся по треку серийных машин. Нас привели на автовазовскую испытательную базу: как раз завершалась подготовка «Гранты» к лобовому удару с 40-процентным перекрытием. С точки зрения безопасности новый народный автомобиль будет в чем-то лучше «Калины», хоть и стоит дешевле. Кстати, доля физических (точнее, натурных. – *Ред.*) испытаний сокращается: все больше проблем решают в ходе виртуальных тестов.

Дальнейший путь – в цеха экспериментального кузовного производства. Автомобили для каких-либо испытаний, опытные или выставочные образцы рождаются именно здесь. Технологии изготовления обходные, но с виду полученный автомобиль ничем не отличается от конвейерного собрата. Здесь используют деревянные формы, причем как для пластиков, так и для металлических панелей. Удобна также силиконовая оснастка, но куда интереснее оснастка из специального алюминиевого сплава, не дающего усадки при затвердевании.

Прошли мимо уже знакомых нам кузовов «Гранты». Оснастку для изготовления крыльев делают в Японии, а для салона – в Италии. Замороженный проект хэтчбека «Лада С» послужит отправной точкой для «Лады В» или «Приоры 2».

В опытном производстве мы заметили «Ладу 4×4», семейство «Гранта», новичка «Ладу-Ларгус», новые двигатели 1,8 л да еще коробки-автоматы. Узнали, что модель 4×4 завод собирается оснастить антиблокировочной системой, ESP и, возможно, моторами 1,8 л с регулируемыми фазами газораспределения и отдачей около 125 л.с.

21 июля. НТЦ (научно-технический центр) здесь называют «шоколадкой» за характерный коричневый цвет главного здания.

Из маленькой «прихожей», в которой бок о бок стоят масштабные модельки перспективных «лад», попадаем в длинный зал, украшенный лишь сетчатыми шторами в торцах. Если заглянуть за них и пройти сквозь огромные колонны, направляющие воздушный поток, то взору предстанет внушительных размеров винт, приводимый в движение двигателем мощностью 5 МВт. Мы в аэродинамической трубе, построенной совместно с фирмой «Порше». Винт, делающий всего 270 об/мин, гонит поток воздуха со скоростью до 200 км/ч.

Из трубы – в цех подготовки автомобилей, где мы увидели готовый к испытаниям образец, у которого задняя часть кузова вылеплена из пластилина. Это «Гранта» с кузовом лифтбек – перспективная разработка, ее облик пока только формируется.

Дальше – аэроклиматическая камера, способная как заморозить до –45 °С, так и подогреть до 55 °С, а также полить дождем или припорошить снегом. Проверяют тут не только продукцию АВТОВАЗа: рядом стоял обвешанный проводами «УАЗ-Патриот» – пикап с кунгом.

Любопытно, что некоторые исследования на местном оборудовании решил проводить «Рено». Однако автовазовцы признают: всевозможным европейским нормам их автомобили хотя и соответствуют, но лишь по самым минимальным требованиям, а для омологации здесь порой идут на хитрость, например устанавливают менее шумную резину.

22 июля. Утро начинается в офисах НТЦ, где главный инструмент не гаечный ключ, а компьютерная мышь. Благодаря мощным вычислительным системам и тщательной проработке 3D-моделей удается достичь очень хороших результатов. На обработку данных после одного лобового удара уходит примерно ночь. Первым автомобилем, рассчитанным таким образом, была «Лада С», сейчас расчетчики занимаются доводкой конструкции «Гранты». Всегда всё упирается в цену. Так, для «Шевроле-Нива» этот центр тоже выполнял доводку и расчет кузова, но на конвейере мы этих изменений не увидим.

Уходим в отдел со звучным названием «Перспективное проектирование кузова». Здесь, убедившись, что у нас в руках точно нет ничего способного фотографировать, показали первые 3D-модели будущей «Лады В». Точнее, два образца от двух дизайнеров: молодого, чье произведение воплощает стиль а-ля «Хёндай-Солярис», и опытного, модель которого напоминает «Ладу С». Интересно.

Едем на испытательный полигон. Сделанный по финским технологиям трек представляет собой десятикилометровое кольцо с двумя затяжными прямыми по 3 км и двумя поворотами по 2 км. Рассчитан он на скорость до 350 км/ч. Но настоящую изюминку этого трека составляют именно повороты, поверхность которых имеет параболический профиль, что позволяет проходить их, не поворачивая руля. Главное – следовать указаниям расположенных до поворота знаков, на которых указана скорость для каждой полосы. Это дает возможность проводить все испытания без изменения направления движения, и износ шин из-за действия боковых сил здесь отсутствует.

25 июля. Ощущение, что после выходных мы пришли на занятия. Кто-то успел задремать, сидя на первой парте, кто-то вовсю занялся чтением обнаруженного в аудитории журнала. Мы вновь в НТЦ, но это утро отведено лекции о сборочных линиях.

Началось все хорошо. Специалист, рассказавший нам о тонкостях конвейерной сборки, болеет за дело, имеет опыт и свое мнение. Но затем его сменил специалист из отдела защитных покрытий и сборки кузовов... После 20 минут почти полной тишины стало ясно, что к нам пришел «партизан»: говорить будет только под пыткой.

26 июля. Вновь мы сидим в аудитории, вновь кто-то засыпает... Сегодняшняя лекция – о технологиях двигателей.

Хотя весь мир и руководствуется одними и теми же правилами, подходы у всех фирм разные. Например, автовазовское техзадание на какую-нибудь деталь представляет собой три листа пояснительного текста и два листа чертежей, в то время как «Рено» предоставляет 10 листов сухих текстов. Что касается двигателей, АВТОВАЗ выбрал странную политику: имея неплохие собственные силовые агрегаты, завод закупил технологии производства моторов «Рено» серии К4 (идентичны двигателям серии 2112) и К7 (теперь запускать их в серийное производство не планируют).

Знакомство с цехом, где собирают моторы, начинается с так называемых «столов плача», на которых выставлены забракованные детали или их фотографии с описанием, что именно сделано не так. Такие столы мы видели и в других цехах, но здешний не пустовал. На наших глазах были отбракованы, точнее, переданы на доработку несколько двигателей: где-то не работал один из цилиндров, а где-то заметили течь масла. Собранные агрегаты, прошедшие контроль, направляют на конвейер либо на станции техобслуживания.

27 июля. 4700 тонн с легкостью вжимают в форму металлический лист, после шести ударов этого исполина мы видим готовую деталь. Но больше всего поразил современный комплекс с прессом «Комацу», закрытый стенами с большими стеклянными окнами (для контроля). Установили его год назад. То, что происходит внутри, сложно описать словами, но одно можно сказать точно: там светло и чисто, не сравнить с ручными прессами, расположенными по соседству. Внутри работают «руки»-манипуляторы, перекладывающие детали. Комплекс универсален: 20 минут на замену оснастки – и вместо крыльев «Калины» на выходе получают двери для «Приоры».

Столь тяжелое производство находится рядом с дизайн-центром. Несколько минут идем по бесконечным коридорам и попадаем в своеобразный музей. Перед нами электромобиль «Рикша», не поставленная на конвейер «Приора Купе» и «Лада 4×4» с измененным экстерьером. А вот «Гранту» нам целиком не показали, только приоткрыли полотно на полмашины. Может, работники не в курсе, что ее фото давно висит на официальном сайте завода?

Что же, техника и идеи интересны, но хотелось бы увидеть эти наработки на конвейере. И еще: сложилось впечатление, что огромные площади, занимаемые дизайн-центром, просто пустуют.

28 июля. Последний день на заводе. На закуску нам оставили производство технологического оборудования и оснастки. Те самые роботы, которыми все любовались на сварке, сделаны здесь, по купленной технологии. Рядом с этими оранжевыми умельцами видны ярко-желтые, отличающиеся по форме и содержанию. Это уже свои, придуманные на АВТОВАЗе, механизмы, их будут повсеместно внедрять на конвейерах.

30 июля. Казанский вокзал. 18 часов пути пролетели незаметно.

Думаю, мы еще не раз вернемся к обсуждению увиденного уже в стенах Бауманки. Теперь каждый куда лучше понимает, насколько сложны создание и производство автомобиля. И в ответ на обвинения в адрес автопрома всегда найдется тот, кто скажет: «А ты попробуй сделай сам!».

И будет прав...

С Новым годом, друзья! Зарулевский почтамт приветствует вас новыми обсуждениями, необычными фотографиями и свежими идеями. Заезжайте – пообщаемся!

О РАЗБИТЫХ ЛБАХ И БАНКЕ ИДЕЙ

В сентябрьском номере вы опубликовали мое письмо о попытке помочь чиновникам в организации дорожного движения. Спасибо, но моей целью было не столько показать проблему, сколько обратить внимание на удаленность управленцев от реальности. Да не собираются они ничего решать, а просто имитируют бурную деятельность, чтобы не вылететь с места из-за профнепригодности!

Недавно проехался я в Москву по старому Варшавскому шоссе, а потом и по столице на автомобиле. И тут же вспомнил пословицу: «Заставь дурака богу молиться – он и лоб расшибет». Ну на кой, извините, делали выделенную полосу движения от Щербинки до Северного Бутова? Ведь на этом участке дороги пробок практически не бывает. А я скажу, на кой: чтобы выполнить указание мэра! Он же говорил что-то там про полосы, вот чиновники и торопятся отрапортовать.

Второй пример: по телику показали репортаж об открытии перехватывающей стоянки около станции метро «Аннино». Подчиненные мэра с энтузиазмом показывали, как всё будет работать. И не показали только одно: как заехать на эту стоянку? Я так понимаю, что она предназначена для жителей Подмосковья, которые едут на работу в Москву. А теперь предлагаю провести эксперимент: попробуйте в любой рабочий день около восьми часов утра проехать на нее с Симферопольского шоссе. Ох и жалко мне тех, кто попытается это сделать! Но формально очередное указание выполнено.

Критиковать, естественно, легче, чем что-то делать самому. Поэтому предлагаю: давайте создадим при журнале банк идей, в который читатели могли бы посылать свои предложения! Вы, как солидное СМИ, передавали бы их тем чиновникам, которых эти предложения касаются. Это нам с вами по силам.

Алексей Манмарёв

ВАЗу нужен фонарь

Хотелось бы поделиться своими первыми впечатлениями о «Ладе-Гранта». Лицевая часть автомобиля дизайнерам, считаю, удалась и не вызывает каких-либо отрицательных ассоциаций А вот задняя часть автомобиля лично мне напоминает лицо уставшего пожилого человека. Еще огорчило то, что АВТОВАЗ в этой модели пошел по европейской тенденции и предусмотрел один фонарь заднего хода. Основные потребители автовазовской продукции – жители провинциальной России, а на большей части ее территории фонари заднего хода нужны не только для обозначения этого маневра, но и – в большей мере! – для того, чтобы видеть, куда двигаться задним ходом в темное время суток.

Виталий Кособродов

РАШЕН ХАММЕР

Чудо техники попалось на глаза в станице Нововладимировской Тбилисского района Краснодарского края. Так и не смог понять, что это. То ли ЗИЛ, то ли «Урал». В общем, наш ответ Западу!

Сергей Некрасов, станица Тбилисская, Краснодарский край

ГАЗ-МУСТАНГ

Как, по-вашему, что хотел создать автор? Я считаю, что получилась отличная смесь «двадцатьчетверки» и классического«Мустанга».

Артем Дрижук

НАШЕМАРОЧКИ

Наш конкурс набирает обороты! Все, кто заметил и сфотографировал разного рода забавные и просто прикольные автомобильчики, – присылайте нам свои фото! Лучшие, конечно же, будут опубликованы.

КОЗЛОНИВА

Вазогазовский мутант, надо полагать, устраивает своего творца больше, чем любой из «родителей» по отдельности.

Алексей Трофимов, Кстово, Нижегородская область

ПОКА НЕ ПОСТРОЯТ ДОРОГИ

В очередной раз подтверждается российский постулат: нам проще сделать любой внедорожник, чем отремонтировать дороги. Сей пепелац замечен в садоводческом массиве «Мшинская». По грязи, конечно, удобно, вот только потребуется соответствующая экипировка – гидрокостюм или костюм химзащиты.

Егор Верин, Санкт Петербург

СНЕГОБОЛОТОАМФИБИЯ

Высылаю фото своего творения. Оно умеет ездить по бездорожью, болотам, глубокому снегу и плавать по водоемам. Строил в течение 2010 и 2011 годов.

Сергей, Луга, Ленинградская область

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Пропал госномер? Не сработал антирадар? Вреден ли кик-даун? Присылайте свои вопросы на info@zr.ru или kolodochkin@zr.ru – постараемся ответить!

Автор: Игорь Арушанян,
Набережные Челны

Подскажите, что делать. Пропал передний госномер: то ли я сам потерял, то ли кто снял – не знаю. Был в ГИБДД и выяснил, что за нарушения его никто не снимал. Там же дали совет: снять авто с учета и снова поставить. Правда, один из инспекторов сказал, что достаточно заплатить в кассу около 600 рублей, после чего в течение получаса сделают новый номер. Но по такой схеме мне отказывают...

Игорь! Надо обратиться в ГИБДД с заявлением об утере знака и пройти процедуру снятия автомобиля с учета и постановки его на учет вновь с получением нового свидетельства о регистрации. Получить дубликат вы могли бы только в том случае, если регистрационные знаки пришли в негодность. При этом в обязательном порядке необходимо сдать испорченные регистрационные знаки и представить регистрационные документы на автомобиль. Изготовление дубликатов знаков взамен утраченных или похищенных не допускается.

Автор: Сергей Асанов

Смотрел по телику передачу про автомобили, где рассказывали, что будущее автомобилестроения за водородом. То есть, когда закончится бензин, его место сможет занять именно водород, а вовсе не аккумуляторные батареи. Водорода у нас неограниченное количество, а вот свинца мало, к тому же добывать его сложно и дорого. Тогда зачем же нам дорогущие электромобили? К тому же при работе ДВС на водороде выхлопная труба будет выбрасывать водяной пар, а не углекислый газ.

Сергей! Все почти правильно, но есть одна маленькая проблемка: как хранить достаточное количество водорода в машине? Его нужно или сжимать аж до 700 бар, либо сжижать и хранить в термосах при температуре, приближающейся к абсолютному нулю. Все это сложно, дорого и небезопасно. Есть еще так называемые гидриды, которые, подобно губке, впитывают в себя водород при низкой температуре и постепенно отдают его при нагревании. Но их энергоемкость пока маловата для получения достойного запаса хода. Кроме того, для получения водорода нужно затратить энергию, то есть опять придется что-то сжигать. Наконец, вспомним страшилку из фильма «Кин-дза-дза», где всю воду сдуру потратили на получение топлива...

Автор: Константин Михайлов,
Москва

Недавно налетел на очередной штраф в туннеле, – там рядом висели какие-то две коробки. Обидно, что мой «Вистлер» даже не пискнул. Знакомый продавец сказал, что там использован неведомый доселе диапазон работы радара. Так ли это и что за принцип такой?

Константин! По всей видимости, речь идет о системе «Стрелка», недавно запущенной в Москве. Ящиков действительно два: один – телекамера с ИК-светодиодами, второй – радиолокатор. Система осуществляет совместный анализ видео- и радарных данных. Радар измеряет дальность и скорость, по видеоизображению компьютер определяет номер полосы, по которой едет нарушитель. Все это происходит на расстоянии в пару сотен метров. А когда нарушитель подъезжает под камеру, его фотографируют, чтобы зафиксировать номер в подтверждение того, что именно он превысил скорость за 200 м от этого места. То есть система измеряет в один момент времени и далеко, а фотографирует – в другой момент и близко.

Что касается радара, то он не доплеровский, а обычный, импульсный: послал импульс, дождался ответа, по времени задержки определил дальность. Повторил измерения несколько раз, посчитал производную от дальности по времени – получил скорость. В этом радаре длительность импульса – около 30 наносекунд, а пауза между импульсами на несколько порядков больше. Излучаемая средняя мощность очень маленькая, а потому ни один из популярных ныне радар-детекторов ничего не ловит. Впрочем, по нашим сведениям, их разработчики тоже не спят.

Автор: А. К.

На универсале «Приора» стоят легкосплавные диски 5,5JR14 с ET35. Можно ли вместо них установить такие же, но с ET33? Не ухудшится ли в результате управляемость?

После такой замены у автомобиля несколько увеличится колея, а также изменятся нагрузка на подшипники и усилие на рулевом колесе. Ехать машина, конечно же, будет, да и при техосмотре, скорее всего, ничего не заметят, но рекомендовать подобную замену мы решительно не можем. Автопроизводитель несет полную ответственность только за тот автомобиль, который сошел с его конвейера или укомплектован согласно его рекомендациям. Все остальное от лукавого. Если, не дай бог, ваша машина попадет в ДТП, то наличие на ней нестандартных дисков, даже близких по размеру к штатным, может аукнуться вам так, что мало не покажется. Совет простой: не рискуйте.

Автор: Константин В.,
Москва

Вреден или нет кик-даун для АКП и вариатора? Спрашиваю потому, что у нас с супругой обе машины довольно медленные. «Сузуки-Джимни» (классическая четырехступенчатая АКП) и «Хонда-Джаз» (вариатор) разгоняются плохо, приходится их порой пришпоривать. Не хотелось бы рисковать дорогими коробками...

Мы полагаем, что кик-даун вреден не более, чем любой энергичный, резкий стиль вождения. Очевидно, что чем сильнее нагрузки на механизм, тем интенсивнее он изнашивается. В то же время, поскольку в инструкциях по эксплуатации данных автомобилей никаких ограничений не оговорено, можно пользоваться кик-дауном безбоязненно.

Автор: Аслан Акаев

Можно ли на «уазике» ездить с постоянно включенными хабами?

Нежелательно! Включенные хабы соединяют ступицы с полуосями. И даже если передний мост при этом отключен раздаткой, то все равно крутятся и передние полуоси, и передний кардан. Идет износ механизмов – и, как следствие, повышенный расход топлива. Если же передний мост подключен, то двигаться, скажем, по асфальту в таком режиме однозначно нельзя.

СТАЯ ПОКРЫШЕК

Симпатичные птички украшают шиномонтажную мастерскую в Верхней Пышме (пригород Екатеринбурга).

Александр Грозных

НАРОДНЫЙ ГАРАЖ

Такой вот гараж есть у нас в Ухте. Вот уж действительно народный!

Сергей Стоготолян, Ухта, Коми

КОНКУРС НЕОБЫЧНОСТЕЙ

Напоминаем: мы объявили еще один конкурс! Ждем ваши фотозарисовки на тему «Самое необычное». Самые жуткие дороги, самые веселые гаишники, самые забавные дорожные эпизоды – в общем, все самое-самое. Лучшие снимки появятся в журнале.

ИУДЕИ В КРОНШТАДТЕ

Гуляю как-то по Кронштадту, изучаю северные оборонительные сооружения – и вдруг на пересечении с Соборной улицей (ныне Карла Маркса) вижу вот такой знак. Специальный переход для иудеев? Подхожу ближе: на стандартный знак очень аккуратно наклеены дополнительные элементы.

Михаил Черных

АВТО ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ТЕЛОК

Интересно, что за автомобиль так лихо развозит телок по Курской области?

Олег Михайлов, Курск

БЫСТРОСЪЕМНЫЙ НОМЕР

Оригинальное место для номера! Увидели это в столице края.

Иван Степаненко, Краснодар

КАК У БОЛЬШИХ

Шел из школы и не мог не улыбнуться. Чудо-изобретение: докатка для «Оки».

Федор Белоус, Брянск

ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОДА

Недавно был на Кипре и в экскурсионном автобусе увидел такой плакат позади водителя. Было смешно...

Сергей Копылов

От редакции. *Незадачливые переводчики имели в виду чаевые.*

P.S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

Работой январского почтамта руководил Михаил КОЛОДОЧКИН

Фёдор БОНДАРЧУК
Данила КОЗЛОВСКИЙ

ПО КНИГЕ БОРИСА АКУНИНА «ШПИОНСКИЙ РОМАН»

ШПИОН

остановить неизбежное

09.02.2012 В КИНО

www.shpion-film.ru

ФИЛЬМ СОЗДАН ПРИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКЕ МИНИСТЕРСТВА КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ © ВГТРК 2010 производство СТУДИЯ ТРИТЭ
в ролях ФЁДОР БОНДАРЧУК ДАНИЛА КОЗЛОВСКИЙ ВИКТОРИЯ ТОЛСТОГАНОВА АНДРЕЙ МЕРЗЛИКИН ВЛАДИМИР ЕПИФАНЦЕВ СЕРГЕЙ ГАЗАРОВ ВИКТОР ВЕРЖБИЦКИЙ
АННА ЧИПОВСКАЯ ДМИТРИЙ НАЗАРОВ АЛЕКСЕЙ ГОРБУНОВ режиссер-постановщик АЛЕКСЕЙ АНДРИАНОВ сценарий ВЛАДИМИР ВАЛУЦКИЙ БОРИС АКУНИН
оператор-постановщик ДЕНИС АЛАРКОН-РАМИРЕС художник-постановщик ВИКТОР ПЕТРОВ продюсеры СЕРГЕЙ ШУМАКОВ ЛЕОНИД ВЕРЕЩАГИН

реклама

«Хёндай-Солярис» vs. «Киа-Рио»

Наконец-то на смену унылым и безликим «бюджетникам» приходит новое поколение недорогих машин, внешность которых не вызывает приступов зевоты. Что же скрывается за яркой оберткой «Киа-Рио» и «Хёндай-Солярис», изучала **Анна Клепач**. Фото **Константина Якубова**.

Встречают, как известно, по одежке. А у «Хёндай-Солярис» и «Киа-Рио» с этим все в порядке. Корейцы совершили невозможное: они создали красивые седаны B-класса. Такое случается нечасто, – солнечное затмение и то больше шансов увидеть. Теперь осталось выяснить, не померкнет ли внутренний мир этих автомобилей на фоне яркого костюмчика и кто из двух братьев-близнецов может похвастаться более богатым набором опций.

Корейцам самим, похоже, так понравилась внешность «Соляриса», что для него придумали даже отдельную концепцию – «Струящиеся линии». В чем ее тайный смысл, известно только посвященным. Но звучит красиво, как, впрочем, и смотрится.

В «Хёндай», создавая «Солярис», больше всего хотели угодить именно нашим автомобилистам. Отсюда и солидный дорожный просвет (160 мм), и полностью оцинкованный кузов, и полноценная запаска, и бачок стеклоомывателя аж на 4,5 л жидкости. На наших непредсказуемых трассах все это точно пригодится!

1 «Хёндай-Солярис» или «Киа-Рио» – дело субъективное, на вкус и цвет. Так что в этом поединке ничья.

Маркетологи марки знают, что выпускать на рынок два совершенно одинаковых с технической точки зрения автомобиля опасно, однако этот ход для них не в новинку. «Солярис» и «Рио» – братья по крови. Но делать их еще и близнецами – смерти подобно! Так что светлые головы компании решили наградить «Рио» более взрослой и европеоидной внешностью. «Киа-Рио» тоже прошел курс подготовки к суровым российским реалиям. У него также аккумулятор повышенной емкости, увеличенный дорожный просвет, износостойкие щетки стеклоочистителей, увеличенный (до 4 л) бачок стеклоомывателя.

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

Здесь «Солярис» разнообразнее «Рио». Первый бывает и седаном, и хэтчбеком, а второй – пока лишь четырехдверкой. Но «Рио» не намерен скромно стоять в сторонке: пятидверки уже готовятся встать на конвейер питерского завода. А пока берем для сравнения машины с кузовом седан.
Количество комплектаций «Рио» и «Солярис» разделили между собой по-братски – по четыре каждому. Не стали родственники ссориться и из-за двигателей. Выбор прост: 1,4 л о 107 «лошадках» или 1,6 л со 123 силами. Доплата за более резвый двигатель у «Соляриса» не такая уж большая, всего-навсего 20 000 рублей. У «Рио» мотор объемом 1,4 л ставят только на автомобили в начальном исполнении. Всё, что выше базы, – с 1,6 л. С коробками та же песня: у обоих 4-диапазонный автомат или 5-ступенчатая механика.

пятидверный хэтчбек

седан

седан

«Классик»

от **433 000** рублей

Базовый «Солярис» непоследователен. С одной стороны, тут есть две подушки безопасности для передних седоков, антиблокировочная система, регулируемое по высоте кресло водителя, передние электростеклоподъемники, 15-дюймовая полноразмерная запаска, электронная система распределения тормозных усилий, задние дисковые тормоза, центральный замок, иммобилайзер и даже индикация низкого уровня омывайки. А с другой – нет аудиосистемы, лишь подготовка под установку. Кондиционер тоже за доплату – 20 000 рублей. Хотите автомат? Готовьтесь расстаться еще с 35 000 рублей. Скрасить недостатки простенького «Соляриса» производитель предлагает с помощью единственного для этой версии пакета опций «Зимний»: за 15 000 рублей машину наделят подогревом передних сидений, наружными зеркалами с электроприводом и обогревом, задними электростеклоподъемниками и обогревом зоны покоя стеклоочистителей. Надо брать! Несмотря на то, что под капотом – базовый моторчик с 1,4 л рабочего объема.

«Оптима»

от **467 000** рублей

Отличия от предыдущей версии невелики: в стандарте – кондиционер, складывающаяся по частям спинка дивана да пакет «Зимний». Остальные атрибуты комфортного автомобиля – опять же за доплату. За возможность слушать в дороге любимую музыку просят 10 500 рублей. В пакет «Расширенный» за 16 000 рублей поместились передние противотуманки, дверные ручки и боковые зеркала в цвет кузова, центральный подлокотник и лампа для чтения. В общем, всё то, без чего можно и обойтись.

«Рио» и «Солярис» располагают немалым количеством опций, отвечающих за безопасность. Но у «Хёндай» при меньшей цене их больше. Победа за «Солярисом».

«Комфорт»

от **459 900** рублей

«Киа» решила не поставлять «пустые» авто и сразу шагнула на следующую ступень. Так что начальное исполнение «Рио» солиднее, чем у его соплеменника. В дополнение к тому, что есть у «Соляриса», стекла «Рио» обзавелись легкой тонировкой, все детали экстерьера не отличаются по цвету от кузова, боковые зеркала регулируются из салона и обогреваются, решетка радиатора украшена хромом, внутреннее пространство в жару охлаждает кондиционер, а бортовой компьютер выводит полезные сведения на монитор. За автоматическую трансмиссию просят 40 000 рублей. Двигатель объемом 1,4 л предназначен только для начального «Рио», мотор 1,6 л не ставят в «Комфорте» даже за доплату.

«Престиж»

от **569 900** рублей

Наш выбор – **607 900** рублей

«Рио» в этой комплектации щеголяет легкосплавными колесами размером 15 дюймов, декоративными украшениями на передних крыльях, приборной панелью Supervision, мультифункциональным кожаным рулем, хромом, раскиданным по всему салону. Из толкового – боковые эйрбеги, шторки безопасности, автоматическое запирание дверей на скорости и такое же отпирание при столкновении да климат-контроль. Мы готовы переплатить за безопасность, а потому выбираем этот «Рио». Версия с автоматом потребует дополнительно 40 000 рублей.

«Хёндай-Солярис»

«Комфорт»

от **511 000** рублей

Опций, ответственных за комфорт, добавилось аж две: стекла, опускающиеся одним нажатием клавиши, и возможность управлять центральным замком с раскладного ключа. Хромированные внутрисалонные ручки дверей, панель приборов Supervision, глянцевая отделка передней консоли – не те вещи, без которых нельзя прожить. Не придется доплачивать за «музыку» и пакет «Расширенный».

Дополнительных вложений опять же потребует автомат. «Безопасность» облегчит кошелек на 29 500 рублей. Данный пакет наполнили дельными вещами, среди которых боковые эйрбеги водителя и переднего пассажира, шторки безопасности, две полезные системы – стабилизации и противобуксовочная, задний парктроник. За мотор помощнее просят 20 000 рублей. Берем!

Наш выбор – **595 500** рублей

«Фэмили»

от **604 000** рублей

Такой «Солярис» – как выставка достижений. Все пакеты из предыдущих версий перекочевали в «Фэмили», и еще добавились система доступа в салон без ключа и кнопка пуска двигателя, «блютус» для подключения мобильника и управление телефоном на руле. Эта комплектация сочетается только со 123-сильным двигателем. Трансмиссию же можно выбрать – автомат или механика.

«Киа-Рио»

«Люкс»

от **519 900** рублей

Под капотом «Рио» с приставкой «Люкс» 123-сильный двигатель, причем без каких-либо дополнительных капиталовложений. Доплатить придется лишь за автоматическую трансмиссию (40 000 рублей). Перечень оборудования пополнился обогревом ветрового стекла в зоне стеклоочистителей, передними противотуманками, отделкой дверей тканью, складным ключом, открывающим дистанционно центральный замок и багажник, подогревом передних кресел, аудиосистемой, четырьмя электростеклоподъемниками. Оптимальный набор!

«Премиум»

от **659 900** рублей

Все «рио» в этом исполнении идут с автоматом. Разница с «Престижем», стоящим на полступеньки ниже, составляет 50 000 рублей. Эта прибавка к цене позволяет рассчитывать на 16-дюймовые колеса (против 15-дюймовых в версии попроще), систему курсовой устойчивости, бесключевой доступ в машину и пуск двигателя кнопкой, подключение телефона по «блютусу» и задний парктроник. Опознать более дорогую версию можно по черной окантовке радиаторной решетки и глянцевой центральной панели.

Взрослый список оборудования и отсутствие механики – главные причины недетской цены.

1 Интерьер «Соляриса» веселее, чем у «Рио». У последнего картину портит красная подсветка. 2 Автомат у обоих «корейцев» только за доплату: «Хёндай» просит 35 000 рублей, а «Киа» – на 5000 больше. 3 У самого простого «Соляриса» нет кондиционера (за него нужно доплатить 20 000 рублей), а в «Рио» он включен в базовую комплектацию. 4 Приборная панель «Соляриса» читается лучше.

«Хёндай-Солярис» «Киа-Рио»

«Хёндай-Солярис» | «Киа-Рио»

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Ни для «Хёндай», ни для «Киа» не предусмотрено дополнительного оборудования. Можно разве что запастись различными аксессуарами вроде накладок на пороги или багажника на крышу. Но у покупателей «Соляриса» все же есть свобода выбора, хотя и небольшая: производитель расщедрился на пять пакетов опций. Беда в том, что они жестко привязаны к комплектациям. К примеру, исполнение «Классик» можно улучшить только пакетом «Зимний».

«Солярис» с мнимой свободой выбора вырывается в этом раунде вперед.

595 500 рублей ◄ ► **607 900 рублей**

Мы остановились на «Солярисе» за 595 500 рублей с мотором 1,6 л и 4-диапазонным автоматом и «Рио» за 607 900 рублей с тем же тандемом. «Хёндай» одержал верх в этой схватке благодаря более широкому списку «безопасных» опций. В нем электронная система распределения тормозных усилий, электронная система стабилизации, противобуксовочная система, задний парктроник. «Рио» же может противопоставить этому лишь улучшенную шумоизоляцию да дневные ходовые огни.

«Хёндай-Солярис» – наш выбор!

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Нам обещали небо в алмазах, а выяснилось, что цены прилично укомплектованных «Соляриса» и «Рио» смотрятся уже не так привлекательно. За ту же сумму, в какую обойдутся выбранные нами подопытные машины, можно взять автомобили классом выше. К примеру, базовый «Шевроле-Круз» стоит 553 000 рублей, а «Рено-Флюэнс» – 559 000 рублей.

В «Крузе» за 589 500 рублей есть обогрев и электрорегулировка боковых зеркал, подогрев передних сидений, кондиционер, передние электростеклоподъемники, аудиосистема с четырьмя динамиками, антиблокировочная система, четыре подушки безопасности (фронтальные и боковые), «изофикс» и иммобилайзер. Такое оснащение совмещено с базовым мотором объемом 1,6 л и мощностью 109 л.с. в паре с 5-ступенчатой механикой.

В «Флюэнсе» за 559 000 рублей тоже можно рассчитывать на двигатель 1,6 л (106 л.с.) и механику с пятью передачами. Из удобств имеются кондиционер, аудиосистема с подрулевым джойстиком, электропривод и обогрев боковых зеркал, передние электростеклоподъемники, две фронтальные подушки безопасности, антиблокировочная система с распределением тормозных усилий и автоматически запирающиеся при начале движения двери.

Что предпочесть – прилично укомплектованный небольшой автомобиль или машину побольше, но более скромную, – дело крайне субъективное. Выбор остается за покупателем.

«Хёндай-Солярис» | «Киа-Рио»

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Ни для «Хёндай», ни для «Киа» не предусмотрено дополнительного оборудования. Можно разве что запастись различными аксессуарами вроде накладок на пороги или багажника на крышу. Но у покупателей «Соляриса» все же есть свобода выбора, хотя и небольшая: производитель расщедрился на пять пакетов опций. Беда в том, что они жестко привязаны к комплектациям. К примеру, исполнение «Классик» можно улучшить только пакетом «Зимний».

«Солярис» с мнимой свободой выбора вырывается в этом раунде вперед.

595 500 рублей ← → **607 900 рублей**

Мы остановились на «Солярисе» за 595 500 рублей с мотором 1,6 л и 4-диапазонным автоматом и «Рио» за 607 900 рублей с тем же тандемом. «Хёндай» одержал верх в этой схватке благодаря более широкому списку «безопасных» опций. В нем электронная система распределения тормозных усилий, электронная система стабилизации, противобуксовочная система, задний парктроник.

«Хёндай-Солярис» – наш выбор!

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Нам обещали небо в алмазах, а выяснилось, что цены прилично укомплектованных «Соляриса» и «Рио» смотрятся уже не так привлекательно. За ту же сумму, в какую обойдутся выбранные нами подопытные машины, можно взять автомобили классом выше. К примеру, базовый «Шевроле-Круз» стоит 553 000 рублей, а «Рено-Флюэнс» – 559 000 рублей.

В «Крузе» за 589 500 рублей есть обогрев и электрорегулировка боковых зеркал, подогрев передних сидений, кондиционер, передние электростеклоподъемники, аудиосистема с четырьмя динамиками, антиблокировочная система, четыре подушки безопасности (фронтальные и боковые), «изофикс» и иммобилайзер. Такое оснащение совмещено с базовым мотором объемом 1,6 л и мощностью 109 л.с. в паре с 5-ступенчатой механикой.

В «Флюэнсе» за 559 000 рублей тоже можно рассчитывать на двигатель 1,6 л (106 л.с.) и механику с пятью передачами. Из удобств имеются кондиционер, аудиосистема с подрулевым джойстиком, электропривод и обогрев боковых зеркал, передние электростеклоподъемники, две фронтальные подушки безопасности, антиблокировочная система с распределением тормозных усилий и автоматически запирающиеся при начале движения двери.

Что предпочесть – прилично укомплектованный небольшой автомобиль или машину побольше, но более скромную, – дело крайне субъективное. Выбор остается за покупателем.

ЧУК И ГЕК

Очевидно, но невероятно – Таганрогский автозавод производит практически два одинаковых автомобиля: «Хёндай Санта-Фе Классик» и «JAC-Рейн». Чем китайский вариант отличается от корейского помимо цены, рассказывает **Максим Приходько**. Фото **Константина Якубова**.

Самые хорошие сюжеты заимствуют из классики: достаточно перенести действие пьесы Шекспира в наши дни – и вот вам готовый блокбастер. Автомобилестроители Китая так и поступают, творчески пропуская через себя состоявшиеся конструкции сторонних фирм и организаций. Неудивительно, что большинство моделей поразительно похожи на первоисточник, отличаясь от него лишь формой светотехники да двигателем: подавляющее большинство «чайна-каров» комплектуют 2,4-литровым 136-сильным бензиновым мотором от «Мицубиси». Заимствование сделало его легендарным, ибо до попадания в Китай агрегат столь широко не использовали. Герой нашей нынешней рубрики «JAC-Рейн» тоже приводится в движение этим мотором. В остальном он почти копия широко известного «Хёндай Санта-Фе» первого поколения. И тот и другой собирают в России – чем не повод для сравнения?

ЦЕНА

Строго говоря, модели «JAC-Рейн» в России больше нет, есть ТагАЗ-С190, лицензионный вариант китайского кроссовера. Но так как название изменили только в конце лета прошлого года, будем говорить об этой машине как о «JAC-Рейн». Тем более что под этим именем она выпускалась на Таганрогском автозаводе с 2010 года и до сих пор встречается у дилеров.

По завершении выпуска корейской машины на родине в 2007 году ее стали производить в России под именем «Санта-Фе Классик». Модель к нам переехала во всех комплектациях, начиная с переднеприводной по цене 713 900 рублей и заканчивая роскошной полноприводной за 835 900 рублей. Как и положено приличной машине, на выбор предлагают механику и автомат. Моторов тоже два: 173-сильный бензиновый и дизельный в 112 «лошадей».

Экс-«китайца» выпускают в Таганроге с одним бензиновым мотором и в одной комплектации. Зато какой! Спецы из компании JAC вонзили в автомобиль разом столько опций, что хватило бы на два-три варианта исполнения, почти как у прародителя. По-восточному щедрая версия стоит 699 900 рублей. Помимо обязательного полного привода (моноверсий нет вообще) вы получите почти все, чем богат «Санта-Фе Классик», и даже немного больше. Скажем, встроенный парктроник с цифровым дисплеем, спрятанным в зеркале заднего вида, штатную магнитолу, климат-контроль, датчик света, люк в крыше и литые диски.

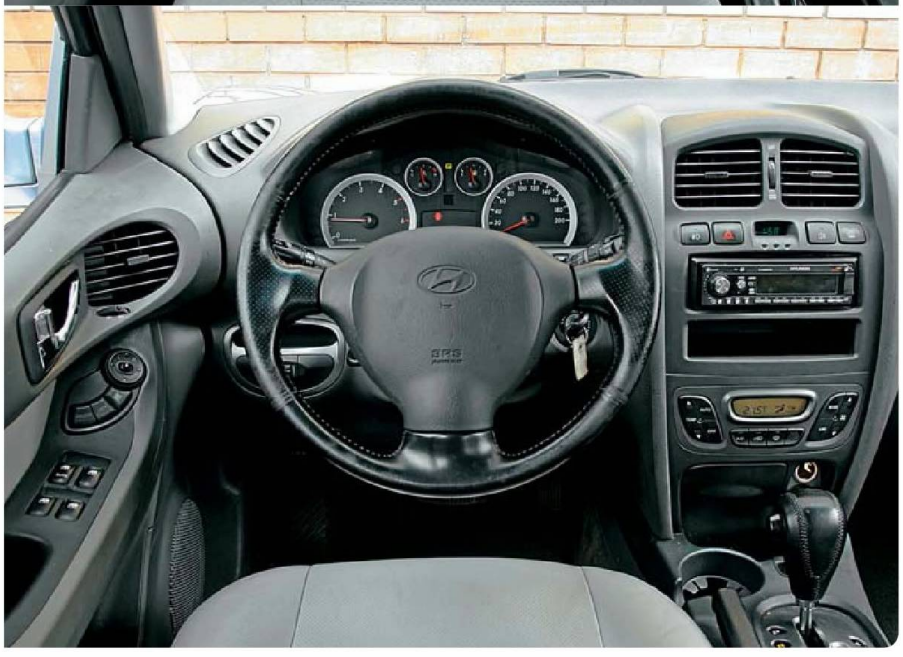
Но «Рейн», в отличие от «Санта-Фе», не получил открываемого стекла задней двери, защиты картера, кожаного салона в люксовых версиях, подогрева передних сидений и трех подголовников для пассажиров второго ряда.

Рожденные на одном предприятии, обе машины щеголяют единой цветовой гаммой: по шесть одинаковых металликов на брата. Однако «Рейн» может похвастаться еще двумя колерами: темно-красным и бежевым. Впрочем, сложить примерно одинаковые версии (за исключением двигателей) этих вседорожников можно. Наиболее приближен к «китайцу» по набору опций полноприводный «Хёндай Санта-Фе Классик» в версии MT2, оцененной в 795 900 рублей. Это на 96 000 рублей дороже, чем «JAC-Рейн». Так как система полного привода у обеих машин идентична, есть смысл сэкономить, тем более что после недавнего переименования «Рейн» подвергли рестайлингу, благодаря которому он еще больше стал походить на собрата.

КАЧЕСТВО

Пожалуй, «Рейн» – один из немногих китайских автомобилей, к сборке которого нет особых претензий. Всё включается и выключается, светит и мигает. Но если что-то откажет, не уповайте на каталожный номер, лучше снимите то, что надо заменить, и спрашивайте у дилера точно такое же. Уж слишком велика вероятность, что деталь не подойдет из-за смены поставщика, такие случаи бывали. ТагАЗ, естественно, старается обеспечить официальных дилеров запчастями, но и на рынке можно встретить много чего, включая боковые стекла и оригинальные фары в духе «Тойоты-Прадо». В отдельных случаях энтузиасты пытаются пристраивать на китайский автомобиль корейские запчасти; правда, такой тюнинг ТагАЗ не одобряет.

Несмотря на некоторые различия, у «Санта-Фе» и «Рейна» есть большой общий плюс – весьма солидный гарантийный срок: 100 000 км либо три года эксплуатации. Вот еще один повод внимательно присмотреться к этим, по сути, близким родственникам. Проведя пару дней в их компании, я лишь в конце понял, кого они мне



Места водителя в чем-то схожи, а в чем-то разные.

Водительское сиденье «Рейна» полностью повторяет корейское, даже расположение крутилок микролифта одинаково.

Поразительное сходство автомобилей-близнецов начинается с ключа зажигания и брелока штатной сигнализации.

Цифровой парктроник, учитывая габариты машины, – вещь довольно удобная.

Кормой «Рейн» напоминает «Лексус».

Светодиодные фонари такой конструкции уже стали редкостью. Рестайлинг нынешнего года сгладил стилистический просчет.

Моторный отсек «Санта-Фе Классик» надежно прикрыт еще на заводе. «Рейн» этой «мелочи», увы, лишен.

С середины этого года «JAC-Рейн» превратился в ТагАЗ-С19. Рестайлинг заметно изменил внешность машины. Главное – исчезли аляповатые накладки по бортам.

напоминают. Гайдаровских Чука и Гека! Братья те хоть и были весьма похожи, но характеры имели разные. С нашими героями дело обстоит точно так же. На мой вкус, «Рейн» более задирист и непритязателен, тогда как «Классик» напомнил интеллигентного, домашнего флегматика. Еще один факт: за «Классиком» надо будет побегать, так как поставки машинокомплектов из Кореи не всегда регулярны, а «Рейн» у дилеров всегда готов, как пионер. **ЗР**

Благодарим компании «АМ-Сервис» и «Санта-Сити» за помощь в подготовке материала.

У «Санта-Фе», в отличие от собрата, заднее стекло открывается.

Панорамный люк в крыше – стандартное оснащение «чайна-кара». Пустячок, но приятно!

За рулем
iPad-версия

январь

Узнайте итоги Гран-при «За рулем»-2012

Окажитесь в салоне «Рейндж-Ровера Эвок», «Мерседес-Бенца GLK», «Ауди-Q5»

Превратите ваш iPad в тепловизор

Загрузите багажники универсалов – одним пальцем

Прицените к «Киа-Рио» и «Хёндай-Солярис»

Заработайте девять тысяч на старой «десятке»

Зажгите газовую дугу своими силами

Разберите двигатель БМВ-М5

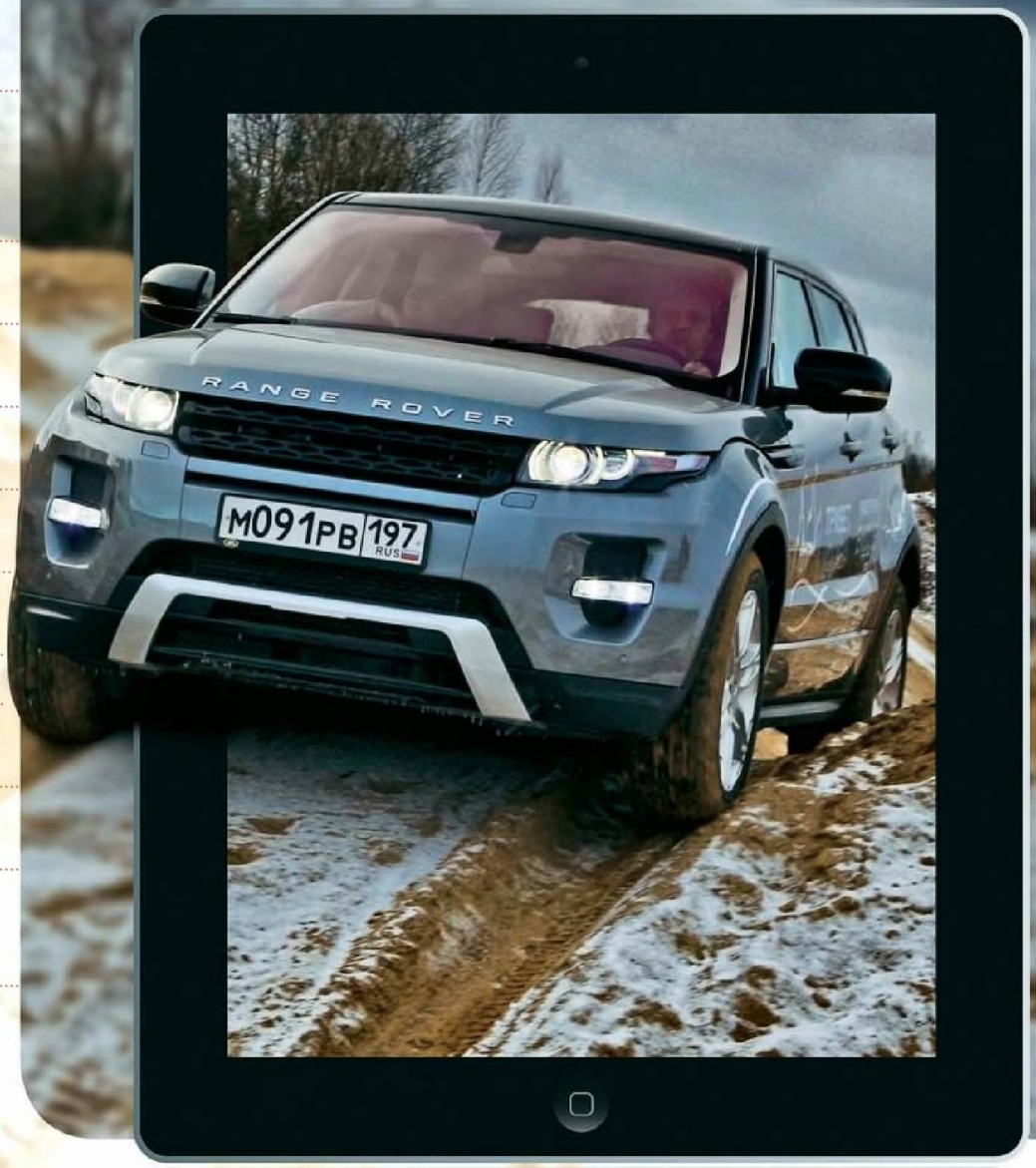
Познакомьтесь первыми с российским «Рено-Дастер»

Посмотрите крэш-тесты EuroNCAP вживую

Совершите рекордный 100-метровый прыжок с трамплина

Отправьтесь в ретропоездку за школьным завтраком

И еще много всего интересного...



жми на все

За рулем
iPad-версия

январь

Узнайте итоги Гран-при «За рулем»-2012

Окажитесь в салоне «Рейндж-Ровера Эвок», «Мерседес-Бенца GLK», «Ауди-Q5»

Превратите ваш iPad в тепловизор

Загрузите багажники универсалов – одним пальцем

Прицените к «Киа-Рио» и «Хёндай-Солярис»

Заработайте девять тысяч на старой «десятке»

Зажгите газовую дугу своими силами

Разберите двигатель БМВ-М5

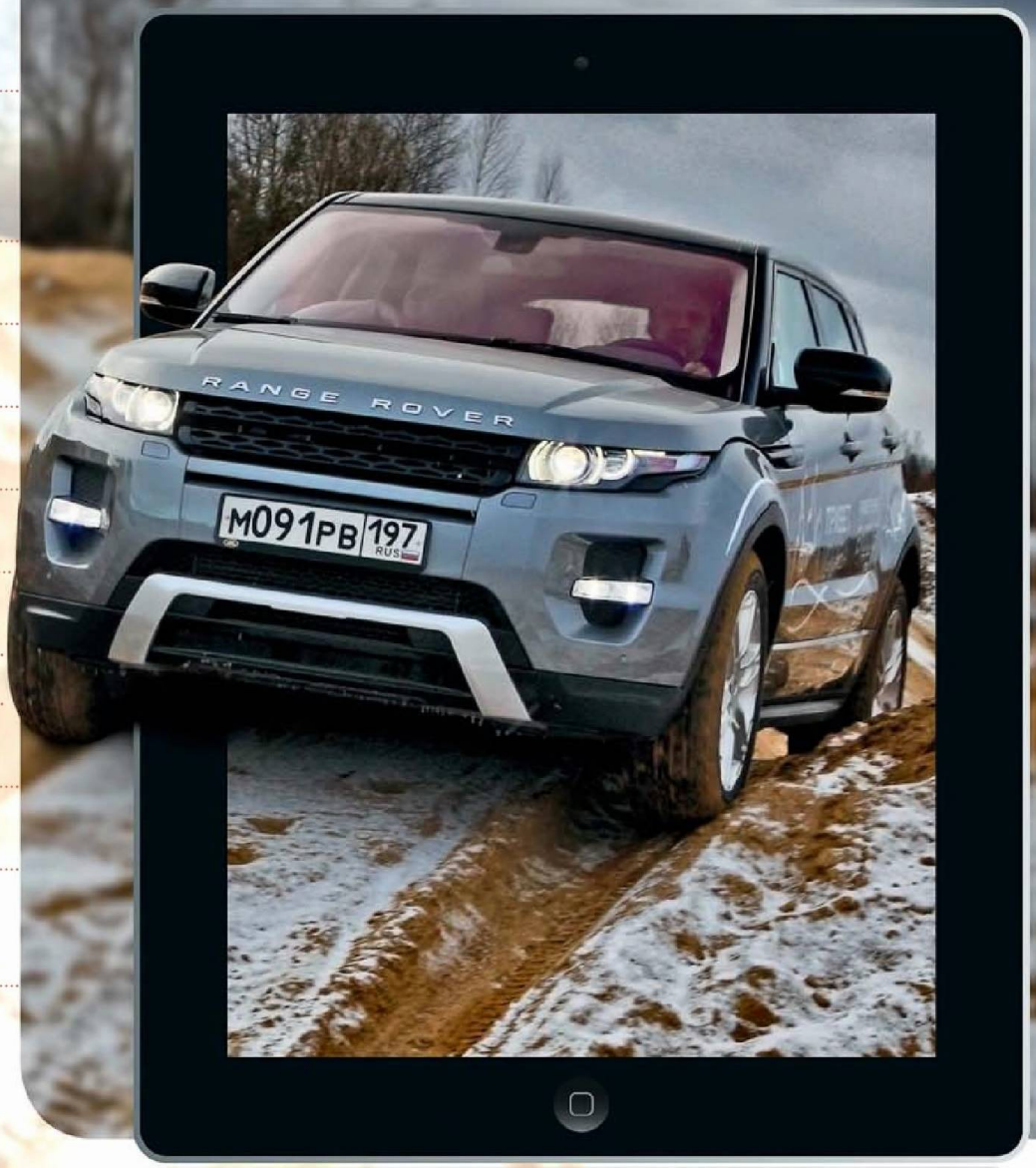
Познакомьтесь первыми с российским «Рено-Дастер»

Посмотрите крэш-тесты EuroNCAP вживую

Совершите рекордный 100-метровый прыжок с трамплина

Отправьтесь в ретропоездку за школьным завтраком

И еще много всего интересного...



жми на все

реклама

Баварцы объявили цены на новую «трешку». Для автомобилей, которые будут продавать в России, предложат выбор из трех двигателей. Самой недорогой оказалась версия 320d с 2-литровым дизельным мотором мощностью 184 л.с. – ее цена 1 475 000 рублей. Модель 328i обойдется в 1 650 000 рублей. Под ее капотом бензиновый двигатель объемом 2 л и мощностью 245 л.с., в паре с ним идет 6-ступенчатая механическая коробка передач.

Наиболее дорогая модель 335i предлагает 3-литровый бензиновый двигатель мощностью 306 л.с. Цены на такую «трешку» с механикой стартуют с 1 900 000 рублей. Первое время дилеры будут продавать автомобили, произведенные в Германии. Позже выпуск новинки наладят в Калининграде, тогда же появятся и другие модификации. А вот снизят ли цены на машины российской сборки, пока не сообщается.

«Мазда» объявила цены на компактный кроссовер CX-5. Все доступные на нашем рынке комплектации оснастят 2-литровым мотором мощностью 150 л.с. Базовая переднеприводная версия доступна по цене 911 000 рублей. Автомобиль в начальной комплектации «Директ» оснащен 6-скоростной механической коробкой передач. В перечне оборудования – тканевый салон, шесть подушек безопасности, кондиционер, электростеклоподъемники всех дверей, подогрев передних сидений, боковые зеркала с электроприводом и обогревом, датчик давления в шинах, системы распределения тормозных усилий, противобуксовочная, антиблокировочная, динамической стабилизации и усиления экстренного торможения.

Комплектация «Туринг» предлагается только с автоматической коробкой передач и стоит 1 091 000 рублей. За то же исполнение, но с полным приводом придется доплатить 89 000 рублей В оснащение входят двухзонный климат-контроль, электропривод сложения боковых зеркал, круиз-контроль, управление магнитолой на руле, датчик дождя и света, противотуманные фары и легкосплавные колеса в 17 дюймов.

За самую дорогую версию «Спорт» просят 1 274 000 рублей. Помимо прочего, покупатель получает тонированные стекла, кожаный салон, водительское кресло с электроприводом и памятью, передний и задний парктроники, камеру заднего вида и 18-дюймовые легкосплавные колеса. А за металлик придется доплатить 14 500 рублей, какую версию ни возьми.

Первые CX-5 появятся в салонах «Мазды» 1 февраля этого года.

JAGUAR | LAND ROVER

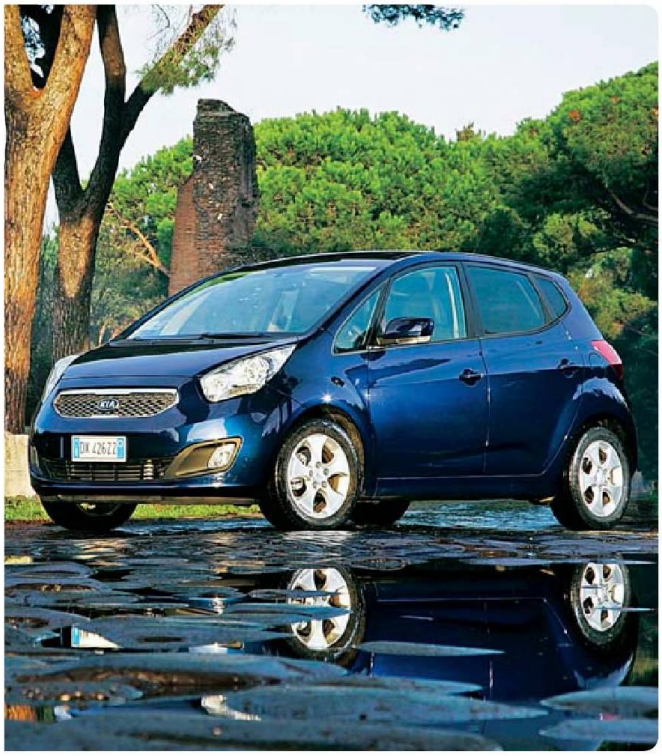
Британо-индийский концерн объявил об объединении марок «Ягуар» и «Ленд-Ровер» на российском рынке. Теперь оба бренда будут представлены в общем шоу-руме, оформленном по единым стандартам. Новые договоры с дилерами вступят в силу в апреле. Но главная новость для потенциальных покупателей – расширение дилерской сети с нынешних 45 до 79 центров к 2016 году. В городах-миллионниках будет минимум два салона, в 38 региональных центрах появятся дилеры с задачей продавать не менее 150 автомобилей в год. К 2013 году «Ягуар – Ленд-Ровер» планирует прийти в Ижевск, Курск, Омск, Пензу, Тверь и Тулу, а к 2014-му – во Владимир, Вологду, Киров, Мурманск и Набережные Челны, еще через год появится дилер в Астрахани. Обучать новоиспеченных партнеров планируется в учебном центре, который откроется в следующем году. Подстегнуть спрос помогут многочисленные новинки: уже вышли в свет обновленный «Ягуар-XF» и новый «Рейндж-Ровер Эвок». В общей сложности к 2016 году увидят свет семь абсолютно новых моделей и шесть обновлений текущих.

JAGUAR | LAND ROVER

Немецкая компания весной порадует любителей спортивных автомобилей с откидным верхом – 31 марта в России начнутся продажи кабриолета «Порше-911» нового поколения. Базовая «Каррера» получила оппозитный мотор объемом 3,4 л и мощностью 350 л.с. А покупатели «Карреры S» получат двигатель объемом 3,8 л, развивающий 400 л.с. Выдающийся показатель! В паре с этим мотором идет 7-ступенчатая механическая коробка передач. При этом, как заверяет производитель, обе версии потребляют не более 10 л топлива на 100 км.

Инженеры разработали новую конструкцию складного верха, в которой тканевыми остались лишь боковины, а верхняя часть тента сделана из мягкого композита, в разложенном виде повторяющего обводы крыши купе.

Стоимость базового кабриолета «911 Каррера» составляет 4 991 000 рублей, а «эска» обойдется в 5 699 000 рублей.



Корейская компания обновила микровэн «Венга» (фото слева). Самое интересное – снижена стоимость базовой версии: теперь она стоит 599 900 рублей против 614 900. У начальной версии «Классик» 1,4-литровый двигатель мощностью 90 л.с. и механическая 5-ступенчатая коробка. Она оснащена антиблокировочной системой, усилителем экстренного торможения, двумя подушками безопасности, передними электростеклоподъемниками, кондиционером, стальными колесами в 15 дюймов и подготовкой под аудиосистему.

Комплектация «Комфорт» стоит от 639 900 рублей. Столько просят за автомобиль с мотором 1,6 л (125 л.с.) и 6-ступенчатой механической коробкой передач; доплата за автомат составляет 30 000 рублей. В перечне оборудования электропривод и обогрев боковых зеркал, четыре электростеклоподъемника, подогрев передних сидений, аудиосистема. Самая дорогая версия «Венги» стоит 769 900 рублей. Здесь есть передние противотуманки, ряд систем безопасности, климат-контроль, задние датчики парковки, панорамная крыша с люком и многое другое.

Кроме того, корейцы начали продавать у нас обновленный кроссовер «Соул»; его стоимость снизилась на 10 000 рублей – до 588 900. При этом базовому мотору объемом 1,6 л добавили 3 силы: теперь его мощность равна 129 л.с.

В отличие от начальной версии, остальные прибавили в цене. Так, автомобили с автоматом стали на 20 000 рублей дороже, а дизельные подорожали на 40 000 рублей (до 779 900).

Обновленный «Киа-Соул» получил новые решетку радиатора, бамперы, передние фары, повторители указателей поворота в зеркалах, светодиоды в фонарях. Кроме того, добавили три цвета окраски кузова – зеленый, сине-зеленый и коричневый.

VOLKSWAGEN

На российском рынке появился «Фольксваген-Туарег Гибрид». Его бензиновая турбо-«шестерка» и электромотор развивают в сумме мощность 380 л.с. и крутящий момент 580 Н·м. Это самый дорогой «Туарег» из всего модельного ряда – от 3 240 000 рублей, но список оснащения соответствует цене. Здесь есть всё, вплоть до кожаной отделки салона и биксеноновых фар. При этом «Фольксваген» сделал самое доступное предложение в секторе гибридных вседорожников. (Для сравнения: бензоэлектрический «Кадиллак-Эскелейд» на 260 000 рублей дороже.) Автомобиль уже продается, но ожидание заказа может длиться до шести месяцев.

КАРБОН ВАМ В ПОМОЩЬ

Мы решились на эксперимент – купить по дешевке убитый автомобиль и, приведя его в порядок малыми средствами, кое-что наварить при продаже. А затем, повторив процесс трижды в течение года, подсчитать барыши. Первый опыт – в выдержках из дневника **Игоря Барышникова**. Фото **Константина Якубова**.

День первый

Уже больше ста лет люди покупают подержанные машины. Хрестоматийный пример – Адам Козлевич с его «Антилопой-Гну». Конец той истории всем известен. Но меня этот случай не смутил. Поскольку деньгами я тоже не особо богат (за душой всего 90 тысяч лишних рублей), а машину хотелось поприличнее, пришлось ограничиться немолодой, 2004 года, «десяткой» с пробегом 160 000 км. Разумеется, она имеет массу недостатков, но, кажется, я смогу сделать из нее конфетку.

День второй

Русскую традицию обмывать покупку мы, разумеется, соблюли. Посидели хорошо, с размахом. Надо бы глотнуть рассолу да зайти к Гене-соседу, проведать после вчерашнего. Заодно попрошу его оценить покупку трезвым взглядом. Кстати, Геннадий работает в автосервисе и толк в машинах знает. К нему в мастерскую многие из нашего района ездят – доверяют.

На оценку ему хватило пятнадцати минут. Резюме таково: жить будет, надо только приложить руки и потратить чуть-чуть денег. По механической части проблем немного: в коробке вылетают первая и вторая передачи, подтраивает мотор да аккумуляторная батарея почти не подает признаков жизни. Судя по свежим следам на клеммах, алчный продавец-зараза подменил ее в последний момент. Проблем с кузовом нашлось гораздо больше. Похоже, предыдущий хозяин относился к машине варварски: вмятины, царапины и пятна ржавчины покрывают едва не половину поверхности кузова. Внутри еще хуже: на подушку сиденья страшно садиться даже в черных штанах, с потолка того и гляди закапает никотин... Придется мыть и чистить. Сразу всё не потяну, «удовольствие» придется растягивать.

День третий

Договорился с приятелем насчет гаража. Получив добро, затеял ремонт коробки передач. Поскольку мои слесарные таланты оставляют желать лучшего, переборку агрегата доверил

другу. На помойку он отправил лишь два изношенных синхронизатора, а все шестеренки-подшипники, несмотря на солидный пробег, оказались в норме. Попутно заменил рваную прокладку и уплотнил стыки корпуса герметиком. По завершении сборки мы залили свежее масло, презентованное владельцем помещения. Перед установкой коробки глянули на сцепление: судя по незначительному износу накладок, его недавно меняли. В общем, провозились мы целый день, лишь к вечеру удалось все собрать и отрегулировать.

День четвертый

Даже не ожидал, что плоды вчерашнего труда окажутся столь сладкими. Скорости включаются мягко, нет раздражающего лязганья – катайся в свое удовольствие. Правда, долго радоваться не пришлось: двигатель начал доставать. Работал с перебоями, пропадала тяга, его периодически трясло на холостых оборотах. К счастью, обошлись заменой свечей. Мотор заурчал тихо и ровно, к нему вернулась былая прыть.

Спустя месяц

В грязном салоне ездить больше невыносимо, приступаю к следующему этапу – чистке. В профессиональной мастерской за глобальную уборку запросили 10 тысяч. Да за такие деньги мне полмесяца горбатиться на работе! Сам справлюсь, тем более что лучше меня никто не сделает. Генеральную приурочил к дачным выходным. Вытащил сиденья, снял обивку дверей, потолка (последнюю извлек через багажник). Пачку порошка (всего 50 рублей!) растворил в ведре воды и щеткой втирал в грязные поверхности. Через пятнадцать минут тщательно ополоснул из шланга и оставил сушиться под лучами солнца.

На следующий день

Пока все сохнет, надо убрать вмятины с крыши, благо есть свободный доступ к потолку. Шпатлевал и шкурил отрихтованные поверхности, пока не добился желаемого результата. Ржавые участки тщательно зачистил и обработал преобразователем, после загрунтовал. Красить такую площадь – процесс трудоемкий, на улице не сделаешь, в сервисе – дорого. Надо подумать насчет пленки «типа карбон»: может, ею дешевле.

Через два дня

Теперь обивка выглядит как новая и благоухает зимней свежестью. Как ни странно, отстирались все пятна, потолок стал непривычно белым – душа радуется. Радужную картину портило только ковровое покрытие на полу. Его пришлось тщательно пылесосить, а в некоторых местах оттирать щеткой с мыльным раствором. Последний штрих – очистил покрытые белесым налетом стекла и специальным полиролем освежил торпедо. Осталось собрать салон и любоваться полученным результатом.

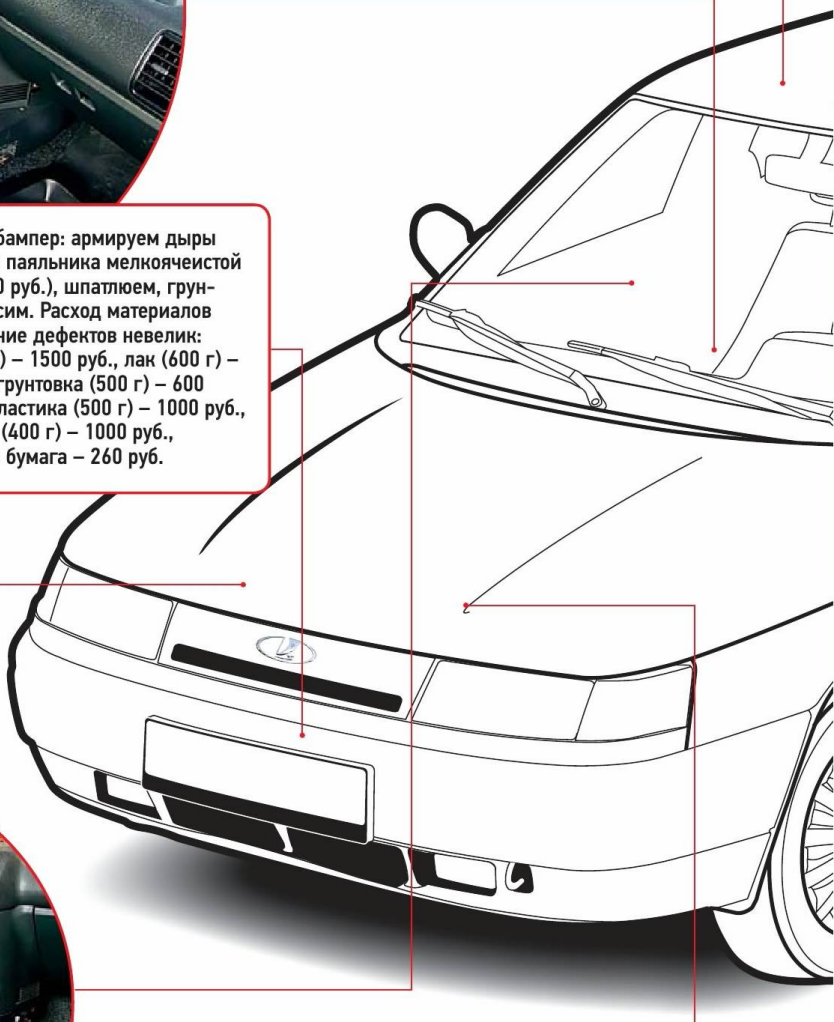
Спустя неделю

Прежде чем устранить внешние огрехи и придать автомобилю окончательный лоск, составил список всего необходимого и отправился на рынок. Для ржавых дисков подыскал декоративные колпаки за 750 руб. – прикрыть срам

Крышу обтягиваем декоративной пленкой, имитирующей карбон. Кусок китайского материала приобрели за 1000 руб. Перед оклейкой сопрягаемые поверхности обработали раствором шампуня. Разглаживать пленку желательно пластиковыми шпателями.

Торпедо обрело первозданный вид после обработки полиролем. Здесь важно следовать инструкции. После нанесения препарата не торопитесь сразу его вытирать, надо выждать минут пятнадцать, после отполировать мягкой тканью. Обошлись одним флаконом – 310 руб.

Передний бампер: армируем дыры с помощью паяльника мелкоячеистой сеткой (200 руб.), шпатлюем, грунтуем и красим. Расход материалов на устранение дефектов невелик: краска (1 к) – 1500 руб., лак (600 г) – 1200 руб., грунтовка (500 г) – 600 руб., для пластика (500 г) – 1000 руб., шпатлевка (400 г) – 1000 руб., наждачная бумага – 260 руб.



Заменили старые свечи зажигания. Взяли комплект импортных за 600 руб. Двигатель заработал ровно и тихо, к нему вернулась былая прыть.

Салон для удобства очистки разобрали почти догола. Грязь удаляли тем же раствором порошка в воде, после все тщательно пропылесосили и дали просохнуть.

Отслужившие свой срок синхронизаторы заменили новыми, купленными в ближайшем магазине, – 250 руб. за штуку.

Спойлер загрунтовали и окрасили в цвет кузова.
Шпатлюем пару царапин на заднем бампере и окрашиваем деталь. Для грунтовки пластиковых деталей использовали специальный грунт, иначе не будет должной адгезии.
Сиденья вычистили стиральным порошком. Одной пачки (250 г) хватило на стирку всего салона. Бюджет мероприятия – всего 50 руб. Сушка сидений занимает несколько дней.
Задние двери: убираем вмятины, избавляемся от ржавчины, шпатлюем, грунтуем и окрашиваем.
Низ дверей, тронутый ржавчиной, замаскировали толстым слоем антигравия.
Ржавые диски спрятали за декоративными колпаками. Самый простой и быстрый способ придать им новый облик обошелся в 750 руб.
Обивку дверей вымыли тем же способом, а высушили за 12 часов. Для качественного монтажа заменили хрупкие заводские пистоны клипсами улучшенной конструкции (двойные) – 160 руб.

гораздо проще, чем красить. Вместо отсутствующего спойлера хотел было купить тюнинговый алюминиевый, но высокая цена отпугнула. Взял родной вазовский за 1800 руб. Среди множества фирменных дорогих пленок отыскал китайскую под карбон. Кусок для крыши обошелся всего в 1000 руб. Продавец попался разговорчивый, подробно объяснил технологию оклейки и заверил, что качество материала не хуже, чем у именитых производителей. Случайно на глаза попались накладки на пороги за 600 руб. Взял – родные ведь совсем потрескались и выгорели. Еще прикупил банку краски, лак, шпатлевку и пару кусков сетки для бамперов.

Через десять дней

Осталось самое сложное. Отзывчивый товарищ вручил на время ключи от оборудованного гаража. Прежде всего я заделал круглые отверстия, симметрично расположенные по обе стороны бампера. Какой именно девайс прежде крепился в этих местах – тайна, покрытая мраком. Взял сетку и начал вплавлять ее с внутренней части, постепенно осаживая к середине, – так получил армирующую подложку. Прошелся в несколько слоев шпатлевкой и зашкурил. Задний бампер выглядел намного свежее, его украшали лишь два глубоких шрама. Шпатлевка и шкурка сотворили чудо – деталь засияла в новом обличье. Скорее бы все окрасить!

На следующий день

Клеить крышу один не решился, побоялся испортить материал. Уговорил товарищей помочь. На словах-то пленка лепится просто. Обезжириваем крышу, для лучшего скольжения наносим на поверхность из распылителя раствор обычного шампуня. Честно говоря, до последнего не верил в качественный результат. Положили пленку на крышу и начали разглаживать от середины к краям, постепенно выгоняя пузыри воздуха и избавляясь от складок. В особенно сложных участках пользовались феном. Излишки материала обрезали с сантиметровым припуском и заправили под уплотнители. Три часа скрупулезного труда – и верх кузова заиграл черным карбоном.

На следующий день

Занимался задними дверями. Для удобства открутил их от кузова и вытащил потроха – стекла и уплотнители. Основательно потрудился, пока зачищал изъеденный ржавчиной металл, выводил вмятины, шпатлевал, шкурил. К вечеру обе двери были готовы к окраске.

Через два дня

Отвез с приятелем бамперы, двери и спойлер в сервис к Гене. Он по-соседски пустил меня на полдня. Пришлось торопиться. Сначала грунтовал, следующим слоем укладывал краску, через пару часов все покрыл лаком. Для первого раза получилось неплохо. На сушку требовались сутки, оставил все до завтра.

На следующий день

Приступил к сборке. Самый приятный процесс! С каждым этапом автомобиль преображается и обретает первозданную красоту. Быстро поставил свежеокрашенные детали, собрал двери. Долго пришлось выставлять зазоры и регулировать замки. Для придания блеска отполировал весь кузов. Выкатил «десятку» из гаража – моей радости не было предела: кузов засверкал в лучах солнца как новенький. На таком авто не стыдно и к девушке съездить.

Через полгода

Счастье длилось недолго: машина постоянно подкидывала сюрпризы. Самый главный – двигатель начал подъедать масло, а это уже капиталка и новые траты. Передняя подвеска на исходе, нужно менять опоры стоек и амортизаторы, также похрустывают ШРУСы. Решил избавляться от красавицы. Подсчитал вложенные средства, накинул чуть сверху и разместил объявление о продаже в Интернете. Начал торговать со 130 тысяч. Неделю никто не звонил, пока не опустил цену до 120. Первые покупатели на машину сразу запали: привлек чистый салон и хороший внешний вид. Долго торговаться не стал, скинул десятку – и машина обрела новых хозяев. В итоге потраченные мною деньги не пропали и удалось даже прибыль извлечь – 7890 рублей. ЗР

РАСХОДЫ НА ВАЗ-21104, руб.

Покупка автомобиля	**90 000**
Расходы на ремонт и восстановление	**12 110**
Лакокрасочные материалы и расходники	5560
Крепеж	550
Полироли	500
Стиральный порошок	50
Спойлер багажника	1800
Пленка «Карбон»	1000
Декоративные колпаки колес	750
Накладки порогов (заводские)	600
Комплект свечей зажигания	600
Синхронизаторы	500
Сетка для ремонта бампера	200
Продажа машины	**110 000**
Чистая прибыль	**7890**

SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ

Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля**
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга**
- **Специальные страховые программы**
- **Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов**

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:

XK	
Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	6 491 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цена	3 589 000 руб.**

XJ	
Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	9 840 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Удлиненная колесная база
Цена	4 120 000 руб.**

XJ	
Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	8 767 км
Цвет	Темно-бордовый
Салон	Светлый
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Удлиненная колесная база
Цена	4 250 000 руб.**

XF	
Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	13 100 км
Цвет	Серый
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цена	2 199 500 руб.**

XF	
Год выпуска	2009
Двигатель	3.0 бензин
Пробег	12 339 км
Цвет	Серый
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цена	1 450 000 руб.**

Range Rover	
Год выпуска	2010
Двигатель	3.6 турбодизель
Пробег	22 801 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	3 419 300 руб.**

Range Rover Sport	
Год выпуска	2009
Двигатель	4.4 бензинм
Пробег	57 000 км
Цвет	Белый
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	2 250 000 руб.**

Discovery 4	
Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	40 000 км
Цвет	Серый
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	2 300 000 руб.**

Freelander 2	
Год выпуска	2011
Двигатель	2.2 турбодизель
Пробег	8 286 км
Цвет	Синий
Салон	Светлый
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	1 560 000 руб.**

Defender	
Год выпуска	2008
Двигатель	2.4 турбодизель
Пробег	10 800 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	МКПП
Кузов	Пикап
Цена	1 680 000 руб.**

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Данная страховая услуга предоставляется ОСАО «ИНГОССТРАХ», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 0928 77 от 26.12.2005 г.
** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 30.11.2011 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover.
На правах рекламы.

НАРОДНЫЙ ГАРАЖ

Парк «За рулем» – это автомобили, приобретенные редакцией для длительных испытаний. Состав гаража периодически обновляется: одни только начинают нелегкую автожурналистскую жизнь, другие уже готовятся к списанию. Ниже приведен весь списочный состав, за исключением машин, обслуживающих шинные тесты: условия их работы слишком уж специфичны. И хотя не все возглавляют рейтинги продаж, у каждой свой кусок популярности. Только учтите: наши отзывы весьма пристрастны (орфография и авторский стиль сохранены), поскольку равнодушные люди в редакции не задерживаются.

Итак, российский авторынок отражается в зеркале «Парка ЗР» следующим образом.

– Отечественные изделия продолжают «радовать» владельцев разнообразными отказами, от незначительных до устрашающих. Подождем «Гранту».

– Китайские авто (в том числе с нашим VIN), пожалуй, честнее. Но изначально невысокое качество не обещает беспроблемной жизни.

– «Новые русские», закрепившиеся на рынке еще при будущем президенте, успели побороть основные недуги и теперь демонстрируют стабильную надежность. Народу нравится.

– Поздние переселенцы адаптируются не столь успешно: детских болезней пока хватает. Молодо-зелено.

– В сходной ситуации и чистые «иностранцы». Ничего удивительного: их стандарты у нас работают по-другому.

Что дальше? Ждем выхода на рынок «Лады-Гранта», «Ларгуса», «Рено-Дастер». Как только появятся, тотчас пропишутся в парке ЗР.

«Лада-Калина» (1,4 л, 89 л.с.) Максим Сачков:

- Изготовитель – **АВТОВАЗ**
- Год выпуска – **2008-й**
- Пробег – **85 000 км**
- Стоимость при покупке – **306 800 руб**.
- Средний расход топлива – **7,9 л/100 км**

Один из самых дешевых универсалов, доступные запчасти, вместительные салон и багажник, неплохая эргономика, экономичный двигатель.

Часто ломается, шумный, мотор плохо тянет на низах, невнятная управляемость, не лучшая плавность хода, бензин только А95.

Главные неисправности: две замены генератора и вышедший из строя иммобилайзер (долго разбирались).

Общее впечатление: отношусь трепетно, как и к любой машине, на которой езжу, но себе не купил бы.

«Лада-Приора» (1,6 л, 98 л.с.) Максим Приходько:

- Изготовитель – **АВТОВАЗ**
- Год выпуска – **2010-й**
- Пробег – **22 700 км**
- Стоимость при покупке – **382 800 руб**.
- Средний расход топлива – **8,9 л/100 км**

Богатая комплектация (антиблокировочная система, подушки безопасности, датчик дождя и кондиционер), отменные грузовые возможности. Легко переваривает 92-й бензин.

Низкая надежность, неизлечимые дефекты (гуляют обороты холостого хода, несмотря на замену РХХ и дроссельной заслонки в сборе).

Главные неисправности: внезапно отказал ЭУР, создав аварийную ситуацию на дороге.

Общее впечатление: полуфабрикат переходного периода, хотя скомпонован неплохо.

«Мазда BT-50» (2,5 л TD, 143 л.с.) Денис Панов:

- Изготовитель – **«Мазда мотор», Таиланд**
- Год выпуска – **2008-й**
- Пробег – **95 000 км**
- Стоимость при покупке – **690 000 руб.**
- Средний расход топлива – **9,2 л/100 км**

Отменная проходимость, неплохая по меркам пикапов управляемость, тяговитый мотор, хорошая обзорность, вместительный кузов, экономичный дизельный двигатель.

Требователен к качеству топлива, неудобно менять запасное колесо, при низких температурах прохладно в салоне, сложно приобрести кузовные детали, отсутствует салонный фильтр.

Главные неисправности: нет и не предвидится.

Общее впечатление: верный друг, надежный помощник.

«Мицубиси-Лансер» (1,5 л, 109 л.с.) Сергей Воскресенский:

- Изготовитель – **«Мицубиси моторс», Япония**
- Год выпуска – **2007-й**
- Пробег – **110 000 км**
- Стоимость при покупке – **512 952 руб.**
- Средний расход топлива – **7,2 л/100 км**

Надежен и неприхотлив, оснащен всем необходимым уже в базе, просторен, удобен, экономичен. Обширная сервисная сеть с достаточным выбором запасных частей.

Жесткий и шумный; большой передний свес, неудобный, мелкий багажник. Недешев в обслуживании, особенно после 90 000 км, требователен к техническому уровню специалистов.

Главные неисправности: скорее, слабые места – кондиционер или окисляющиеся контакты датчиков удара (была отзывная кампания).

Общее впечатление: предыдущий, девятый «Лансер» был удачнее и правильнее, но и к нынешнему постепенно привык, поверив в его возможности и высокую готовность к российским условиям.

«Рено-Логан» (1,6 л, 84 л.с.) Игорь Козлов:

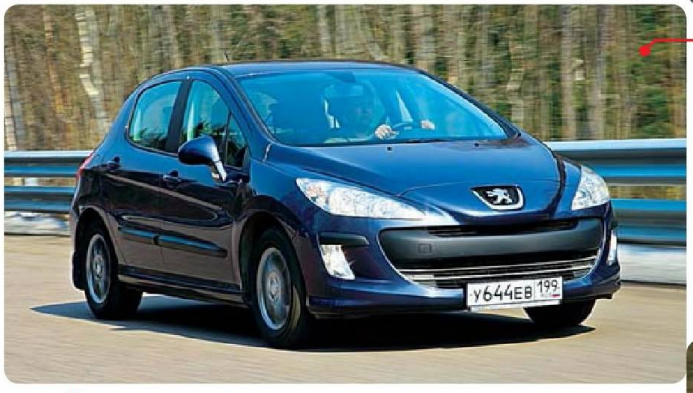
- Изготовитель – **«Автофрамос»**
- Год выпуска – **2008-й**
- Пробег – **57 000 км**
- Стоимость при покупке – **355 750 руб**.
- Средний расход топлива – **8,2 л/100 км**

Энергоемкая и при этом комфортная подвеска, солидный дорожный просвет, удобная посадка, просторный салон, тяговитый на низах восьмиклапанник К7М.

Маркая обивка сидений, неудачное расположение блока управления отопителем, нескладывающееся заднее сиденье, громоздкие петли багажника съедают немалый объем, отсутствует салонный фильтр.

Главные неисправности: дважды перегорела лампа ближнего света в левой фаре (для замены пришлось снимать аккумулятор). Постоянная борьба со «сверчками».

Общее впечатление: машиной, прекрасно приспособленной для наших дорог, доволен – ни разу не подвела.



«Пежо-308» (1,6 л, 120 л.с.) Сергей Канунников:

- Изготовитель – **PSA Peugeot Citroen, Франция**
- Год выпуска – **2008-й**
- Пробег – **61 000 км**
- Стоимость при покупке – **495 800 руб**.
- Средний расход топлива – **9,6 л/100 км**

Просторный салон, мощный двигатель, комфортная подвеска, хорошая управляемость.

Посредственная система вентиляции, частые поломки.

Главные неисправности: отказы датчика температуры охлаждающей жидкости, водяного насоса, термостата, быстрый износ передних тормозных колодок; зимой постоянно замерзает замок водительской двери.

Общее впечатление: динамичный, комфортный европейский автомобиль с дорогим и малоквалифицированным фирменным сервисом.

«СанЙонг-Нью Актион» (2,0 л TD, 175 л.с.) Игорь Моржаретто:

- Изготовитель – **«Соллерс – Дальний Восток»**
- Год выпуска – **2011-й**
- Пробег – **16 600 км**
- Стоимость при покупке – **999 000 руб.**
- Средний расход топлива – **8,2 л/100 км**

Элегантная внешность, тяговитый 175-сильный турбодизель легко подхватывает двухтонный автомобиль.

Шестиступенчатая механическая коробка передач с этим мотором не слишком дружит.

Главные неисправности: неисправностей, ни крупных, ни мелких, пока не случалось.

Общее впечатление: первый кроссовер корейской компании удался. Купил бы себе, но только с современным автоматом!

«Рено-Сандеро» (1,6 л, 102 л.с.) Сергей Клочков:

- Изготовитель – **«Автофрамос»**
- Год выпуска – **2010-й**
- Пробег – **37 100 км**
- Стоимость при покупке – **381 200 руб.**
- Средний расход топлива – **8,2 л/100 км**

Отличная обзорность, удобная посадка, хорошие вентиляция и отопление, прекрасная работа подвесок.

Довольно большой расход топлива, нечеткая работа бортового компьютера, иногда затруднено включение задней передачи.

Главные неисправности: крупных неисправностей за время пробега не наблюдалось.

Общее впечатление: приятный в общении автомобиль, не утомляет при езде на любые расстояния.

«Ситроен-С5» (2,0 л HDI, 140 л.с.) Антон Чуйкин:

- Изготовитель – **PSA Peugeot Citroen, Франция**
- Год выпуска – **2009-й**
- Пробег – **56 000 км**
- Стоимость при покупке – **999 000 руб**.
- Средний расход топлива – **7,9 л/100 км**

Всепоглощающая подвеска, прекрасная экономичность, очень ладно живущая чета – мотор и гидромеханическая 6-ступенчатая автоматическая коробка передач.

Недолговечность элементов подвески (заменяли передние стойки – к счастью, по гарантии), при столь внушительных габаритах хотелось бы чуть более просторного салона.

Главные неисправности: дважды облезший руль и непонятный сбой электроники, когда на дисплее появилась надпись, что отказало всё – от ручника до парктроника.

Общее впечатление: характер автомобиля в целом соответствует облику – малость не от мира сего. Но милый и, главное, самобытный.

«Фиат-Албеа» (1,4 л, 89 л.с.) Вадим Никишев:

- Изготовитель – **«Соллерс – Набережные Челны»**
- Год выпуска – **2007-й**
- Пробег – **89 000 км**
- Стоимость при покупке – **374 000 руб.**
- Средний расход топлива – **9,2 л/100 км**

Просторный салон, большой багажник, солидный дорожный просвет, хорошая экономичность, достойное (по меркам класса) оснащение.

Слабый двигатель, жесткая подвеска, малоинформативный руль, маленькие зеркала, спорная эргономика.

Главные неисправности: рывки при троганье (заменили сцепление – не помогло), слабые синхронизаторы – дважды меняли кольцо III–IV передачи.

Общее впечатление: без внезапных отказов, в меру надежный и практичный. Но есть в этом классе машины интереснее, идет ли речь о цене или уровне оснащения, о надежности или приспособленности к нашим условиям.

«Фольксваген-Поло Седан» (1,6 л, 102 л.с.) Дмитрий Федоров:

- Изготовитель – **«Фольксваген Груп Рус»**
- Год выпуска – **2010-й**
- Пробег – **31 500 км**
- Стоимость при покупке – **534 400 руб.**
- Средний расход топлива – **8,5 л/100 км**

Солидные для данного класса марка и внешность, отличная настройка ходовой части, вместительные салон и багажник.

Мотор не лучший в классе, рекомендован бензин А98 (?!), стандартные шины «Кама-Евро» не соответствуют возможностям шасси. Вой двигателя после 140 км/ч становится невыносимым.

Главные неисправности: сбой настроек в электроусилителе руля – автомобиль стал сам поворачивать направо, повальный отказ гидрокомпенсаторов, выход из строя кондиционера.

Общее впечатление: ему мотор от «Соляриса» (хотя бы 1,4 л) – получился бы идеальный бюджетный автомобиль.

«Форд-Мондео» (1,6 л, 125 л.с.) Вячеслав Субботин:

- Изготовитель – **«Форд Мотор Компани»**
- Год выпуска – **2010-й**
- Пробег – **12 000 км**
- Стоимость при покупке – **725 000 руб.**
- Средний расход топлива – **9,4 л/100 км**

С тремя восклицательными знаками – огромный автомобиль бизнес-класса за скромные деньги. Хорошо управляется и вместе с тем мягко катит.

Слишком чуткая педаль тормоза, легкий руль с недостаточной обратной связью.

Главные неисправности: досадные огрехи сборки отравляют жизнь ожиданием очередного подвоха.

Общее впечатление: лучшее предложение на рынке в своем классе. Чем не народный автомобиль?

«Форд-Фокус» (1,6 л, 125 л.с.) Михаил Гзовский:

- Изготовитель – **«Форд Мотор Компани»**
- Год выпуска – **2011-й**
- Пробег – **16 000 км**
- Стоимость при покупке – **642 250 руб.**
- Средний расход топлива – **9,5 л/100 км**

Комфортная подвеска, хорошие управляемость, звукоизоляция, эргономика, четкая механическая коробка передач.

Чуть теснее предыдущего, слабоват мотор.

Главные неисправности: пока автомобиль работает без замечаний.

Общее впечатление: современная модель с выросшим уровнем качества отделки и эргономики.

«Хёндай-Солярис» (1,4 л, 107 л.с.) Юрий Тимкин:

- Изготовитель – **«Хёндай Мотор Рус»**
- Год выпуска – **2011-й**
- Пробег – **15 000 км**
- Стоимость при покупке – **517 200 руб.**
- Средний расход топлива – **8,5 л/100 км**

Высокая плавность хода, богатое оснащение, неплохая для 1,4-литрового мотора динамика, приспособленность для работы на 92-м бензине.

На максимальной скорости врет датчик запаса топлива. Из-за своеобразной настройки шасси машина слегка плавает на неровной дороге. Недостаточно прочное лакокрасочное покрытие: передняя часть начала покрываться сколами. Сами купили салонный фильтр, поскольку с конвейера машина сходит без него.

Главные неисправности: на данный момент серьезные неисправности отсутствуют.

Общее впечатление: если бы не особенности шасси, придраться не к чему.

«Хёндай-Гетц» (1,4 л, 97 л.с.) Алексей Воробьев-Обухов:

- Изготовитель – **«Хёндай мотор компани», Южная Корея**
- Год выпуска – **2006-й**
- Пробег – **108 000 км**
- Стоимость при покупке – **325 342 руб.**
- Средний расход топлива – **8,0 л/100 км**

Надежность, достаточно удобный салон, хорошая управляемость.

Шумность, посредственная динамика на высоких скоростях, малый дорожный просвет под передним спойлером.

Главные неисправности: развалился выжимной подшипник при пробеге около 106 000 км (при этом само сцепление не имело заметного износа), на 100-й тысяче потекли задние амортизаторы. В прошлую зиму отказала аккумуляторная батарея.

Общее впечатление: автомобиль для тех, кто главным считает беспроблемный трансфер из точки А в точку В независимо от расстояния между ними, качества дороги и погодных условий.

«Чери-Фора» (2,0 л, 129 л.с.) Валерий Жаринов:

- Изготовитель – **АВТОТОР**
- Год выпуска – **2007-й**
- Пробег – **102 000 км**
- Стоимость при покупке – **384 000 руб.**
- Средний расход топлива – **10,5 л/100 км**

Просторный салон, удобный и емкий багажник, легкость доступа к узлам и агрегатам в моторном отсеке.

Плохая вентиляция салона, низкая эффективность кондиционера, отсутствие подогрева кожаных сидений, периодические мелкие поломки.

Главные неисправности: поломка кондиционера, течь рулевой рейки.

Общее впечатление: заманчивая цена при богатом оснащении, низкое качество комплектующих, отвратительное – запчастей.

«Шевроле-Ланос» (1,5 л, 86 л.с.) Игорь Теременко:

- Изготовитель – **ЗАЗ, Украина**
- Год выпуска – **2006-й**
- Пробег – **94 000 км**
- Стоимость при покупке – **260 000 руб.**
- Средний расход топлива – **9,2 л/100 км**

Оптимальное соотношение цена/качество, складное заднее сиденье, что не часто встретишь в бюджетных авто.

Низкая коррозионная стойкость (сколы на капоте быстро превращаются в язвы ржавчины), слабая шумоизоляция. Руль не регулируется, неудачно расположена личинка замка зажигания. Отсутствие направляющих шпилек на ступицах затрудняет установку колес.

Главные неисправности: лопнула трубка кондиционера (ждали больше двух месяцев). Амортизаторы подвески оказались слабоваты, уже к 80 000 км пришлось заменить все.

Общее впечатление: неплохой утилитарный автомобиль с необходимым для комфортной езды набором опций. Удобен для самостоятельного обслуживания.

«Лифан-Солано» (1,4 л, 89 л.с.) Андрей Сидоров:

- Изготовитель – **«Дервейс»**
- Год выпуска – **2011-й**
- Пробег – **15 000 км**
- Стоимость при покупке – **394 000 руб.**
- Средний расход топлива – **7,8 л/100 км**

Просторный салон, огромный удобный багажник, большой дорожный просвет, легкая и приятная в управлении машина (особенно по сравнению с «десяткой»).

Свет от щитка приборов бликует на ветровом стекле, множество мелких огрехов сборки.

Главные неисправности: ушел тосол из расширительного бачка, оторвались сделанные на живую нитку алюминиевые щитки-термоэкраны на днище над выхлопной трубой, облезла до грунта краска на порогах у задних колес.

Общее впечатление: достоинства перевешивают недостатки. По крайней мере, пока.

Издательство «За рулем» представляет книги:
«LADA PRIORA с двигателями 1,6i»;
«LADA KALINA с двигателями 1,4i, 1,6i»;
«RENAULT LOGAN выпуска с 2009 года, SANDERO, SANDERO STEPWAY»;
«HYUNDAI SOLARIS с двигателями 1,4, 1,6».
Серия книг «Своими силами».
Подробности на **shop.zr.ru**

СОРОКИН®
ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ

Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

ПОДКАТНЫЕ

Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 999 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 7 999 р.

Пневматические
2 ... 80 т
от 2 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 1 999 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 8 999 р.

Реечные HighJack
3 т
от 1 999 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ

Стойки
0,75 ... 12 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 299 р.

Башмаки
от 199 р.

МОТОПОДЪЁМНИКИ

Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 14 999 р.

Механические
0,25 т
от 3 499 р.

Гидравлический
0,7 т
5 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,45 т
от 1 299 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ

1,5 ... 4 т
от 34 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

от 499 999 р.

Зона подготовки 299 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
10 ... 20 т
от 7 999 р.

4 ... 150 т
от 6 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.

Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.

Стапели
от 39 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Балансировочные стенды
10 ... 47"
от 32 999 р.

Шиномонтажные стенды
10 ... 26"
от 32 999 р.

Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для правки дисков
10 ... 24"
от 72 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны для проверки камер и шин
от 4 499 р.

Генераторы азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.

КОМПРЕССОРЫ

240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л
от 7 999 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Установки для заправки кондиционеров
от 69 999 р.

Установки для очистки форсунок
от 29 999 р.

Стенды для сход-развала
от 249 999 р.

Установка для регулировки света фар
29 999 р.

Компрессометры
от 999 р.

Набор для опрессовки системы охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА

Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.

ОЧИСТИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Пескоструйные аппараты, камеры
от 2 499 р.

Ультразвуковые ванны
2 ... 84 л
от 8 999 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели двигателя
0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ

Кантователи двигателя
0,3 ... 1 т
от 3 999 р.

Стенд для КПП
8 999 р.

Поддоны для масла
5 ... 80 л
от 299 р.

ЛЕБЁДКИ

Автомобильные
0,9 ... 7 т
от 3 999 р.

Рычажные
0,75 ... 4 т
от 699 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

СЭНД-ТРАКИ и ТРАПЫ

от 3 999 р.

от 1 999 р.

НАБОРЫ для ATV и ВНЕДОРОЖНИКОВ

от 1 699 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ

Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ

Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колес
от 4 499 р.

СКРУЧИВАТЕЛИ ПРУЖИН

1 ... 2 т
от 6 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ

0,5 т
от 4 999 р.

ПЫЛЕСОСЫ

1150 ... 2600 Вт
37 ... 114 л
от 9 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ

Полуавтоматические
от 5 999 р.

Инверторы
от 6 499 р.

ММА сварка
от 2 999 р.

Точечной сварки
от 39 999 р.

ГЕНЕРАТОРЫ

Дизельные от 39 999 р.

1 ... 7 кВт

Бензиновые
от 7 999 р.

СТАНКИ

Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 3 499 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 999 р.

Тиски слесарные
75 ... 200 мм
от 799 р.

ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ

от 1 299 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ

Верстаки
от 9 399 р.

Шкафы одёжные
5 999 р.

Шкафы инструментальные
от 5 999 р.

КАНИСТРЫ

5 ... 25 л
от 799 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ

Гайковёрты
от 2 499 р.

Дрели
от 1 499 р.

Углошлифовальные машины
от 1 499 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ

www.sorokin.ru

Shop ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ В ТЕЧЕНИЕ СУТОК

БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ
ДОСТАВКА ПОЧТОЙ

ПРОМО МОСКВА
ЗАКАЖИТЕ ДЕМОНСТРАЦИЮ ОБОРУДОВАНИЯ!

ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- ул. Уссурийская, д. 9
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Архангельск
- Астрахань
- Волгоград
- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

РЕКЛАМА

СВЕТОНОСНОЕ ЯВЛЕНИЕ

Открываем новую рубрику, посвященную популярному изложению основ работы различных автомобильных компонентов – от железок до технических жидкостей. Сегодня **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин** расскажут о ксеноновых фарах. И даже поставят эксперимент!

КСЕНОНУ – УРА?

Ксеноновые фары впервые зажглись в 1991 году (только что был юбилей!) на «семерке» БМВ. И с тех пор не утихают споры: одни (у кого он есть) заходятся в похвалах новому свету, другие (у кого его нет) осыпают проклятиями. Причем правы обе стороны.

Сначала послушаем аргументы за. Итак, ксеноновый свет ярче галогенового более чем вдвое: 3200 лм светового потока против 1500 лм у лучших образцов H7. Ксеноновые лампы еще и намного экономичнее: они выдают на ватт мощности 91 лм против 26 лм/Вт у галогенок. Это позволяет тратить на одну фару 35 Вт вместо 55 Вт. К тому же новые ксеноновые лампы живут 2000 часов против прежних 450–500 часов у галогеновых. Они не боятся вибрации, ведь дугу плазмы не стряхнешь, как волосок нити накаливания.

СВОИМИ РУКАМИ

В далеком 1802 году русский ученый Василий Петров решил проверить электропроводность угля. Он положил на стекло угольный стержень и прикрепил к нему провода от высоковольтной батареи. Но уголек нечаянно разломился пополам – и в месте разлома обе половинки быстро раскалились, а потом между ними вспыхнул невиданный до того ослепительный свет. Так был открыт дуговой разряд. Тогда его назвали «светоносным явлением».

Мы решили получить свой, зарулевский разряд! Вместо угля взяли два карандаша, а вместо батареи – 220 В из сети. В качестве балласта подключили последовательно электрокамин, иначе в редакции просто выбило бы пробки. Через несколько секунд «светоносное явление» предстало перед нами во всей красе – с яркостью, жаром и шипением, а фотограф, запечатлевший для вас данный опыт, долго потом тер воспаленные глаза. Повторять самостоятельно не советуем: требуются определенные навыки...

Собственно, примерно так и работают ксеноновые фары. Только вместо карандашей и электрокаминов там использованы другие компоненты.

ЧЕГО ЕЙ НАДО?

Ксеноновой лампе недостаточно для горения бортового напряжения в 14 В. Приходится добавлять в схему так называемые инверторы, повышающие его уровень. Раньше это были 300 В, сегодня удается обойтись комбинацией 85 В и 400 Гц и даже 42 вольтами! Кстати, отсюда вывод: лампа лампе рознь, при замене нужно быть внимательным. К примеру, лампы серий D1, D2, D3 и D4 не взаимозаменяемы!

В этом прожекторе, по сути, горит та же дуга, что и на заставке.

Ксеноновые лампы большой мощности устроены, в принципе, так же.

К тому же там сзади есть еще буковка *R* или *S*, которую тоже необходимо учитывать.

Одним инвертором, однако, не обойдешься: ни 42, ни 85, ни даже 300 В не пробьют промежуток между электродами при включении лампы. Тем более что зазор тут побольше, чем в свече зажигания, а давление газа в колбе повыше, чем в камере сгорания. Поэтому нужен еще и высоковольтный (25 000 В) импульс поджига. Генерирующее его устройство может быть как внешним (пример – лампы D1), так и интегрированным (лампы D1S). Заметим, что порог напряжения пробоя – одна из причин, почему выбран именно ксенон: у него он самый низкий среди инертных газов. А будь в колбе воздух, при таких давлении и зазоре понадобились бы куда большие киловольты! Другие причины кроются и в стоимости, и в технологии точной дозировки газа. В общем, было найдено оптимальное соотношение. Неудивительно, что за такими фарами закрепилось название «ксенон». Хотя, забегая вперед, скажем, что и сама конструкция у них несколько другая, чем у галогеновых.

Ксеноновому свету нужно время, чтобы разгореться до номинальной яркости. И это не милли-, а вполне себе полноценные 15 (!) секунд – именно за этот срок холодная лампа добирается до полной яркости. (Нет, лампа, конечно, вспыхивает сразу, но через секунду дает лишь 25% световой отдачи.) Заметим, что ксеноновые лампы не любят работу в неустановившемся режиме, поэтому моргать ими – все равно что залезать в свой кошелек.

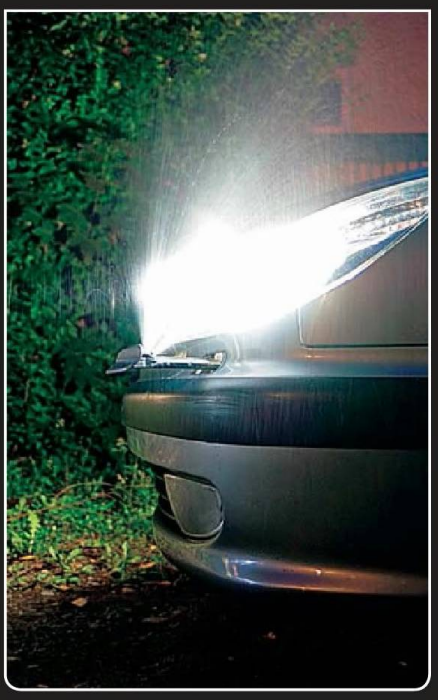
Важная особенность ксенона: относительно коротковолновое излучение дугового разряда сильнее рассеивается на микронеровностях. Поэтому рефлектор такой фары должен быть более гладким (на глаз этого не видно), чем для галогеновой. То же относится к рассеивателю: он обязан быть чистым! Вот почему категорически нельзя клевать на веселые комплекты для установки ксенона прямо в фару «Жигулей». Есть и другой нюанс: многие покупатели так называемого дешевого ксенона напрочь лишаются дальнего света! Лампочка-то всего одна, причем далеко не биксенон...

А КСТАТИ, ЧТО ТАКОЕ БИКСЕНОН?

Нет, в таких лампах не накачано вдвое больше ксенона. Это просто аналог двунитевой галогенки H4, используемый в совмещенной фаре дальнего и ближнего света. Поскольку сделать два разрядных промежутка нельзя, в цоколе лампы разместили механизм (соленоид или электромоторчик), перемещающий ее вперед-назад на несколько миллиметров. Так получают нужное в каждом режиме светораспределение.

Ксеноновая лампа (профи называют их горелками) D2S. Отчетливо видны внутренняя микроколбочка, в которой горит дуга, и защитная внешняя колба.

Омыватель – обязательная принадлежность фирменного ксенона, но в наших условиях эта штука почти бесполезна.



ПОЧЕМУ ТАК ДОРОГО?

Яркость фар – это, конечно, хорошо. Однако когда они светят в глаза встречному водителю – не просто опасно, но и вредно. Случалось бросить любопытный взгляд туда, откуда вырывается сноп искр при дуговой электросварке? Здесь эффект примерно тот же. Конечно, стекла лампы и фары уменьшают долю агрессивного ультрафиолета, но все же... Чтобы избежать неприятностей, с ксеноном обычно используют систему автоматического корректирования уровня и омыватель фар. Добавьте стоимость самих ламп, обслуживающей их электроники – и поймете, почему настоящий ксенон стоит так дорого.

Надо сказать, что изготовители дешевого «китайского» ксенона не слишком заморачиваются обеспечением стабильного положения дуги между электродами. Разряд пляшет, выскакивает из фокуса, и луч начинает метаться, сводя на нет все меры против ослепления. Отметим также, что в тумане ксеноновый свет сильно рассеивается и создает сплошную пелену перед водителем. Наконец, со временем ксеноновые лампы тускнеют значительно сильнее галогеновых (к концу жизни лампа H7 теряет лишь 20% первоначальной яркости, а ксеноновая – все 45%). Правда, это произойдет за более длительный срок, но кто же будет менять не «перегоревшую», а просто потускневшую дорогую лампу?

ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ

Полноценную, ярко светящуюся плазму ксенон дает только при изрядном давлении. Пока лампа выключена (или лежит в коробочке), это 20 бар (опасайтесь разбить!). При работе давление повышается аж до сотни, но тут фара защищает. В некоторых лампах содержится ртуть, что тоже не очень полезно для здоровья. Поэтому такие изделия надо не в ведро выкидывать, а утилизировать. Впрочем, последние образцы (D3 и D4) обходятся без ртути, которую заменили натрием. Это заодно придает свету теплый оттенок.

А ДАЛЬШЕ?

Сложно? По сравнению с обычными лампочками – да. А если сравнивать со светодиодами? Со временем расскажем и о них, а пока отметим, что технических проблем там ничуть не меньше. ЗР

ДЛЯ СУГРЕВА

Наступают холода, а вместе с ними приходит желание согреться – изнутри и снаружи. По понятным причинам отказавшись от горячительного, мы сосредоточились на автомобильных электроприборах. Точнее, на их безопасности.

СНАРУЖИ

На прилавках присутствуют и разного вида тепловентиляторы, но смысл этих изделий не слишком понятен. Ведь тепловая мощность штатных отопителей салона достигает нескольких киловатт, к тому же даровых: в них используются излишки теплоты, которые система охлаждения просто сбросила бы в атмосферу. Печка только направляет их в салон. Тепловентиляторы же выдают не более 150–200 Вт, да и то лишь при работе мотора. И что такой сможет? Разве что «продышит» небольшое окно в запотевшем стекле...

Более полезной представляется накидка на сиденье. Штатная печка быстро нагревает воздух в салоне, а вот сиденье довольно долго остается холодным. И тут выручит накидка: даже при сравнительно небольшой мощности она убережет от соприкосновения с промерзшей поверхностью.

Но мнение мнением, а безопасность превыше всего. На наш испытательный стенд попали два тепловентилятора и накидка «Емеля-2». Честно указана мощность лишь у неказистого украинского изделия УОС-1, остальные два изготовителя ее занизили. Если для накидки такая скромность может привести лишь к более быстрому (и сильному) нагреву, то в случае тепловентилятора она критична: в большинстве автомобилей розетка защищена предохранителем всего на 10 А, а тут амперметр выдал почти 15 А! Это на грани фола.

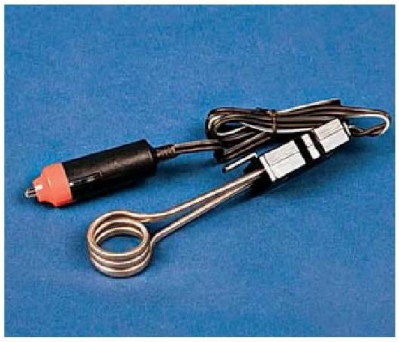
Опять же, какой смысл рисковать автомобилем, если теплее в салоне не станет? Разве только вспыхнувшей проводкой согреться...

ИЗНУТРИ

Вот это совсем другое дело. Глотнуть зимой горячего чаю-кофе самому или угостить им спутницу очень даже неплохо, да и сонливость удается на какое-то время прогнать. Поэтому кипятильник, электрочайник и кофеварку мы одобрили изначально. Но и здесь изготовители лукавят с цифрами. Например, для чайника КОТО анонсированы характеристики мощности и тока, реальные лишь при 12,5 В в бортсети. В то же время инструкция совершенно правильно рекомендует пользоваться им при работающем двигателе. Но тогда, извините, вы получите уже не 100, а все 187 Вт. Это совсем не плохо:

Обогреватель салона УОС-1, Бершадь, Украина

Ориентировочная цена	620 руб.
Заявленная мощность	150 Вт
Измеренный ток потребления при 14,2 В	11,0 А



Кипятильник автомобильный Kioki 12V09

Ориентировочная цена	80 руб.
Заявленная мощность	не указана
Измеренный ток потребления при 14,2 В	6,5 А
Время нагрева 200 мл воды до кипения	15 мин.

Теплоэлектровентилятор Carpoint 05.100.84, Китай

Ориентировочная цена	900 руб.
Заявленная мощность	150 Вт
Измеренный ток потребления при 14,2 В	14,6 А

0,7 л воды у нас закипели «уже» через 23 минуты, а так пришлось бы ждать минут сорок. Однако величина потребляемого тока при этом двузначная, поэтому возникает та же проблема с розеткой. Здесь можно использовать только прикуриватель! Заметим, что провод чайника при работе нагрелся до 52 °С, а это уже нервирует.

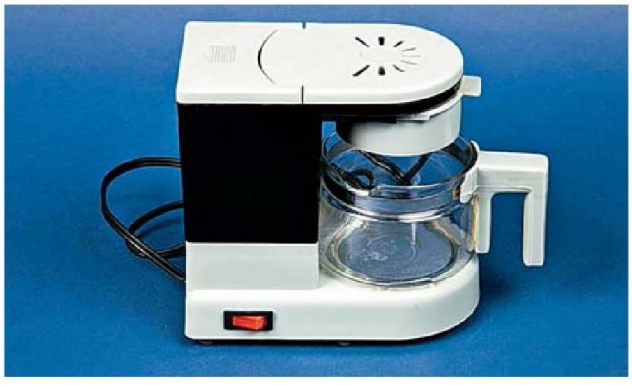
Кофеварка CAR POT удивила: заявлены 300 Вт и 24 А! Да куда же ее подключать в автомобиле? Оказалось, что эти цифры подразумевают питание от бортсети на 24 В. Нагреватель снабдили термовыключателем, при работе в грузовике он просто будет срабатывать раньше. У нас, однако, легковой автомобиль, и здесь, как оказалось, ток потребления составит 14,5 А, – многовато, хотя гнездо прикуривателя должно, по идее, выдержать. Именно «по идее»: на некоторых отечественных авто его предохранитель защищает и другие цепи. Например, на «Оке» 16-амперная вставка защищает одновременно и цепь вентилятора охлаждения двигателя, и цепи звукового и стоп-сигналов. На «москвичах» и «самарах» объединены цепи прикуривателя и обогревателя заднего стекла... В общем, не удивляйтесь, если и кофе не дождетесь (нужно не менее 20 минут на чашку – проверено ЗР), и мотор закипит.

Надежнее воспользоваться кипятильником – например, Kioki. Его 6,5 А по силам любой розетке, вот только стакан воды закипит не раньше чем через 15 минут. И не обожгитесь о слишком тонкий соединительный провод: он разогреется до 68 °С гораздо раньше, чем вода.

В целом же все это согревающее хозяйство нам не понравилось. Получается, что чем больше потребляется амперов, тем меньше от них толку. Да и горячие провода оптимизма не внушают... ЗР

Обогреватель сиденья «Емеля-2», «Теплодом», Россия

Ориентировочная цена	780 руб.
Заявленная мощность	50 Вт
Измеренный ток потребления при 14,2 В	5,5 А



Кофеварка CAR POT HE 404

Ориентировочная цена	850 руб.
Заявленная мощность	300 Вт
Заявленный ток	24 А
Номинальное напряжение	12 или 24 В
Измеренный ток потребления при 14,2 В/24 В	14,5 А/ 25 А
Время приготовления чашки кофе	20 мин.

Чайник автомобильный KOTO LT031001 (емкость 0,7 л, в комплекте 2 чашки, вилка, ложка, сито)

Ориентировочная цена	450 руб.
Заявленная мощность	100 Вт
Заявленный ток	8 А
Измеренный ток потребления при 14,2 В	13,2 А
Время нагрева 0,7 л воды от 20 °С до кипения	23 мин.

ПОДСТЕЛИТЬ СОЛОМКУ

С наступлением зимы даже горожанин получает шанс воскликнуть: «Знал бы, где забуксую, соломку бы подстелил!». А ведь такая «соломка» действительно существует, да еще разных сортов. Мы нашли и проверили четыре противобуксовочных коврика.

Забуксовать зимой проще простого: снега и льда на дорогах в избытке. На льду легковую машину относительно легко подтолкнуть, а вот в снегу буксующее колесо моментально прогрызает ямку и само себя загоняет в ловушку. Народная смекалка подсказывает: надо засунуть под колесо, например, доску – и машина выберется по импровизированному пандусу. Но доска в багажнике (не искать же ее на городских улицах!) – это как-то несолидно. А вот специальные приспособления для борьбы с пробуксовкой – самое то. Или не то? Проверим!

Сначала определим общие требования. Их немного: прочность (в том числе на морозе), хорошее сцепление (как со снегом, так и с шиной) и небольшая ширина, чтобы коврик можно было просто задвинуть под колесо, не раскапывая снег. Как с этим у наших образцов? ЗР

«Антибукс»

Заявленный изготовитель **ООО «ИСС ПЛАСТ», Россия**

Ориентировочная цена **1000 руб.**

По сути, это шесть звеньев с грунто- и шинозацепами. В упаковке (прозрачная сумка на молнии) уложены весьма компактно, легко собираются в одну длинную (1,25 м) пластмассовую гусеницу либо в две короткие. Удобно, эстетично, оранжево, но, увы, непрочно: после выдержки на морозе при минус двадцати траки легко ломаются. А вот в весеннюю или осеннюю распутицу проблем не будет.

«НеБуксуй»

Заявленный изготовитель **«Юникс», Россия**

Ориентировочная цена **1000 руб.**

Массивное литое резиновое изделие с веревочными ручками для переноски. Они не лишние: весит коврик немало. Зато гарантированно прочен. Головки ввернутых в резину саморезов должны, по идее, увеличивать трение с шиной и обледенелой дорогой. А вот заявленная универсальность (для легковушек и грузовиков) вызывает сомнение: большая ширина коврика хороша для двускатного колеса, но в ямку под узкую легковую шину его не засунуть.

«Трак-М»

Изготовитель пожелал остаться неизвестным, но, судя по штампу ОТК, **Россия**

Ориентировочная цена **200 руб.**

Изделие напоминает стиральную доску. Выполнено из морозоустойчивого пластика, скорее всего, из полиэтилена высокого давления. При использовании необходимо правильно ориентировать наклонные зубья-грунтозацепы: они должны вгрызаться в снег и в шину. Длина пластины небольшая – 490 мм, но выкатиться из ямки хватит. Имеет смысл приобрести сразу пару – не разоритесь.

«ТРАКОН»

Заявлена лишь страна-изготовитель **Россия**

Ориентировочная цена **800 руб.**

В комплекте две решетки размером 500×170 мм, которые можно при необходимости соединять друг с другом в длину. На упаковке подробная инструкция. Пластик морозоустойчивый, но прочность соединения «траков» вызывает большие сомнения. Конструкция решеток хороша для использования в грязи или на снегу. Но если он очень рыхлый, могут и утонуть в нем.

ДВОРНИК ДВОРНИКУ...

Немудреное вроде бы изделие – щетка стеклоочистителя, а вот провести его испытания совсем не просто и очень недешево. Такие работы по плечу крупным независимым организациям – таким, например, как немецкий автоклуб ADAC. Поскольку проверенные им модели представлены и на российском рынке, мы решили познакомить с итогами этой проверки наших читателей.

Для начала поясним, в чем именно заключается сложность подобных экспертиз. Дело в том, что дворник должен хорошо работать не только сразу после покупки (проверить это может каждый), но и после длительной эксплуатации. Например, после 100–150 тысяч циклов, на жаре и в мороз, после выдержки под палящим солнцем (некачественная резина может от этого задубеть и потрескаться), на стоянке и на скорости за сотню (тут уже нужна аэродинамическая труба). Как раз такие испытания и провели совместными усилиями немецкий и австрийский клубы ADAC и ÖAMTC. Заодно получилось сравнение двух разных конструкций щеток – каркасных и бескаркасных.

КАК ИСПЫТЫВАЛИ

Подопытные щетки для испытаний укрепляли на макете «Фольксвагена-Гольф IV», при этом на стекло постоянно подливали воду из форсунок стеклоомывателя (на морозе это была, естественно, незамерзайка). Оценивали наличие разводов на стекле после прохождения щетки. А как же «нормированная грязь», удаление которой подразумевает наш ГОСТ? Отвечаем: ее на немецких дорогах не наблюдается, стало быть, и проверять нечего – только дождь. Хорошо хоть, что солнце светит всем одинаково и дворники подвергли выдержке под кварцевой лампой. С морозом хуже: ниже минус восьми решили не опускаться, опять же исходя из местных климатических особенностей. Так что о поведении щеток при истинно российских морозах этот тест ничего рассказать не сможет.

Вот что оставляет за собой на стекле лидер теста.

А вот – аутсайдер. Разница очевидна.

КАК СЧИТАЛИ

Заметим, что по принятой клубами методике полученные результаты оценивались экспертами в баллах с весовыми коэффициентами. Так, например, приоритет качества очистки стекла выражался коэффициентом 0,8, а удобство монтажа на поводке – 0,2. Немцы решили, что важнее работа дворников при +20, чем при –8 °С (опять 0,8 против 0,2), а вот оценки работы в новом состоянии, после 100 000 циклов и после старения на солнце у них равноправны. Впрочем, все это важно лишь для понимания того, как получился итоговый рейтинг. А из полной таблицы каждый читатель сможет выбрать наиболее важный для него параметр. И еще одно замечание: не удивляйтесь тому, что чем дворник лучше, тем у него меньше баллов. В немецких школах именно кол – высшая оценка!

ЧТО ВЫШЛО

А вышло вот что. Бескаркасные щетки лидируют почти безоговорочно: лишь одна каркасная модель заслужила оценку «хорошо». Что касается цены вопроса, то мы опустили стоимость щеток в Европе. Однако можем заметить: прямой связи качества и цены не наблюдается, пока дело не доходит до откровенно дешевых щеток. Так, аутсайдер теста стоит в пять – десять раз меньше остальных участников. Все хорошисты и отличники сгруппировались в ценовом диапазоне 28–42 евро. Среди троечников встречаются модели от 16 до тех же 42 евро. И только Unitec можно приобрести за трешку. Так не выгоднее ли вместо одной хорошей щетки купить десять плохих и просто чаще их менять? Увы, судя по оценкам, они плохо очищают стекло, даже будучи новыми.

В начале мы упоминали про испытания в аэродинамической трубе на высоких скоростях. Таковые оказались неподъемными для автоклубов, но по зубам организации TÜV. И по этому параметру лидерами стали Bosch Aerotwin и SWF Visioflex. Но это так, к сведению... ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Модель	Конструкция	Итоговая оценка качества очистки	Итоговая оценка при +20 °С	Из магазина	После инсоляции	После износа	Итоговая оценка при –8 °С	Из магазина	После инсоляции	После износа	Итоговая оценка удобства монтажа	Крепление	Качество инструкции	Итоговый балл	Оценка
Bosch Aerotwin	бескаркасная	**1,6**	**1,42**	1,25	1,38	1,63	**2,29**	2,13	2,5	2,25	**1,3**	1,00	1,50	**1,5**	отлично
SWF Visioflex	бескаркасная	**2,3**	**2,16**	1,78	2,31	2,38	**3,02**	3,19	2,94	2,94	**1,6**	1,50	1,75	**2,2**	хорошо
Bosch Twin Spoiler	каркасная	**2,2**	**2,03**	1,66	2,13	2,31	**2,96**	2,94	3,19	2,75	**2,5**	2,25	2,75	**2,3**	хорошо
Valeo Silencio X.trm	бескаркасная	**2,5**	**2,33**	2,00	2,94	2,06	**3,25**	3,19	3,75	2,81	**1,6**	1,5	1,75	**2,3**	хорошо
Cartrend UB4	бескаркасная	**2,5**	**2,4**	1,75	2,13	3,31	**2,94**	3,19	2,5	3,13	**2,1**	2,5	1,75	**2,4**	хорошо
Champion Aerovantage	бескаркасная	**2,9**	**2,70**	2,09	1,88	4,13	**3,56**	3,50	2,94	4,25	**1,5**	1,00	2,00	**2,6**	удовлетворительно
Bosch Basis	каркасная	**2,7**	**2,46**	2,25	2,44	2,69	**3,73**	3,56	3,81	3,81	**2,3**	2,00	2,50	**2,6**	удовлетворительно
SWF Duotec	каркасная	**2,8**	**2,57**	2,03	2,50	3,19	**3,63**	3,56	3,50	3,81	**2,5**	2,50	2,50	**2,7**	удовлетворительно
Valeo Compact	каркасная	**3,6**	**3,46**	2,75	3,63	4,00	**4,29**	4,38	4,25	4,25	**2,5**	2,25	2,75	**3,4**	удовлетворительно
Unitec Universal	каркасная	**3,7**	**3,55**	3,59	3,50	3,56	**4,50**	4,63	4,06	3,94	**3,1**	3,00	3,25	**3,6**	неудовлетворительно

ПОПРАВКА ПРИЦЕЛА

Японская компания «Бриджстоун» решила разобраться, почему ее зимние шины ни разу не заняли призовых мест в тестах нашего журнала. И предложила нам поделиться опытом тестирования шин. Так **Сергей Мишин** оказался на полигоне «Бриджстоуна», примерно в сотне километров от шведского городка Лулео.

Полигон компактный, но в нем «упакованы» все дороги, необходимые для тестов: снежные и ледовые прямики, круги и трассы разной конфигурации для оценки управляемости. Удивили снежные участки с покрытием различной плотности, – на них тестируют продукцию, предназначенную для разных рынков. Такое мы увидели впервые.

Японцы, похоже, подвинуты на секретности – даже картинку на стене с изображением полигона с высоты птичьего полета фотографировать не разрешили. И были крайне удивлены, когда я продемонстрировал им ее в «Гугле».

Первые замеры разгона и торможения на льду и снегу проводили утром при температуре –7 °С, а повторы, используемые для контроля состояния покрытия, до которых добирались только через пару часов, – уже при +3 °С. Такое значительное изменение температуры за несколько часов не позволило получить достоверные результаты.

Дома-то мы ждем погоды, бывает, неделями, а здесь нам предложили уложиться в два дня! И дело не столько в перепадах температуры, сколько в моменте перехода ее через ноль, при котором характеристики льда кардинально меняются. Потому последующие тесты из зачетных перешли в демонстрационные – для показа методических особенностей испытаний.

Японцы наблюдали за нашей оценкой шин с рвением. Ведь журналистские тесты, как правило, имеют множество нюансов. Особое внимание они обратили на маневр «переставка» на плотном снегу. А оценка проходимости по снежной целине привела их просто в восторг. Они даже представить не могли, что российским автомобилистам иногда приходится преодолевать снежную целину, выбираясь, например, со стоянки на дорогу.

Будем надеяться, что подобные упражнения из нашей методики департамент развития компании включит в собственные тесты новых продуктов. А российские покупатели получат зимний «Бриджстоун», лучше заточенный под наши условия.

Во время совместных заездов в Швеции компания официально объявила об изменении логотипа: буквы в названии стали «мягче» и дружелюбнее. Может быть, это в знак большей открытости и перенацеливания на особенности разных рынков? По крайней мере, именно такое мнение сложилось у меня за время этого теста. ЗР

Свежего глубокого снега всем не хватило, а плотные сугробы из-под трактора не подошли для оценки проходимости.

Испытания на снежной целине оказались для «Бриджстоуна» полной неожиданностью.

РЕКЛАМА

НАШЕ УТРО НА НАШЕМ РАДИО

ДАТЧИК МАССОВОГО РАСХОДА ВОЗДУХА

Новая линейка пленочных ДМРВ от PEKAR предназначена для автомобилей ВАЗ, ГАЗ, УАЗ и полностью соответствует требованиям автопроизводителей. Благодаря улучшенной конструкции байпасного канала, надежности монтажа, защите электрических соединений от коррозии ресурс датчиков не менее 120 000 км пробега. Все изделия проходят комплексный контроль качества. Цена от 1500 до 2500 руб., в зависимости от модели.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

Свечи зажигания DENSO Double Needle Iridium Tough имеют центральный иридиевый электрод диаметром 0,4 мм и платиновый игольчатый боковой электрод диаметром 0,7 мм. Такая конфигурация существенно облегчает пробой искрового промежутка, а материал электродов позволяет увеличить срок службы свечей до 100 000 км пробега. Обещают также до 5% экономии топлива. Свечи выпускают с резьбой 12 или 14 мм, шестигранником 14 и 16 мм, длиной резьбовой части 26,5 мм, что делает их пригодными для многих моделей «Ниссана», «Тойоты», «Субару», «Рено», «Вольво» и «Пежо». Цена примерно 800 руб. за штуку.

ТЯГИ РУЛЕВОЙ ТРАПЕЦИИ И НАКОНЕЧНИКИ

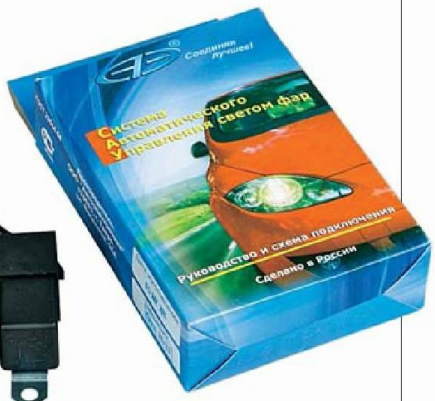
Изделия для «классики» марки ВАЗ и «Нивы» производятся по заказу ЗАО «Торговый дом «Товары от «За рулем». Шаровые пальцы покрыты нильбором, что увеличивает твердость и гладкость поверхности и, следовательно, улучшает их работу, делает более устойчивыми к коррозии. Чехлы надежно защищают узел от пыли и влаги. Комплект тяг стоит около 1250 руб., наконечники (в зависимости от модели) – от 200 до 480 руб. Установка в приводе этих наконечников способствует уменьшению усилия на руле.

ТЕРМОСТАТЫ

На российский рынок поступили термостаты для моделей «Шевроле», «Дэу» и «Форд». Они выпускаются в рамках совместного проекта компанией WEEN H&H и Toyota Tsusho Corporation. Благодаря специальной обработке термостаты устойчивы к температурным перепадам в диапазоне от –50 до +150 °C, усовершенствованный материал управляющего элемента быстрее реагирует на изменение температуры двигателя, а малое гидравлическое сопротивление снижает затраты мощности на циркуляцию жидкости. Ресурс новых термостатов не менее 160 000 км пробега, цена от 160 до 345 руб.

АВТОМАТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ СВЕТОМ ФАР

Комплект, выпущенный тверской компанией «Автоэлектроника», автоматически включает фары ближнего света или дневные ходовые огни при пуске двигателя. Он недорог – стоит около 240 руб. Если у вас установлены дополнительные дневные ходовые огни, они сами погаснут при включении габаритного освещения. И разумеется, система не позволит вам забыть выключить фары (или огни) при постановке авто на стоянку, что часто случается в светлое время суток.



ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Необычное зарядное устройство Smart Power SP-8A компании «Беркут» поможет взбодрить севший аккумулятор от автомобиля-донора через гнездо прикуривателя или бортовую розетку. Встроенный цифровой блок ограничивает ток безопасным уровнем в 8 А. В течение 15 минут светодиод сигнализирует о завершении процесса, что означает перекачку заряда, достаточного для попытки пуска двигателя. Стоит новинка около 2200 руб.

ГЕНЕРАТОР

Компания «СтартВОЛЬТ» выпустила генератор LG 0306 (каталожный номер 406-3701010) для автомобилей ГАЗ и УАЗ с двигателями 405, 406 и 409-го семейств. Конструкция новинки защищена патентом РФ. К особенностям генератора принадлежат измененный ротор, увеличенный магнитопровод статора, цифровой регулятор напряжения, выпрямитель с восемью диодами. Цена такого генератора около 3400 руб., при этом качество и параметры заметно выше, чем у обычной модели.

КТО НА КОГО ПОХОЖ?

Плачевные результаты очередной бензиновой экспертизы (ЗР, 2011, № 11), в ходе которой лишь два из шести купленных образцов топлива были признаны нормальными, подтвердили обоснованность наших постоянных предостережений. Старайтесь заправляться на АЗС известных брендов! Напоминаем: чтобы немножко развеселить заведомо сложный материал, мы поставили задачу испытать топливо с таких АЗС, которые названием или цветовой гаммой оформления напоминают известные марки. Так и сделали. И... угодили в собственную ловушку!

Методика отбора образцов отработана годами. Пронумерованная тара, заготовленные папки для товарно-кассовых чеков, акты закупки, подписанные комиссией, – это раз. Передача в авторизованную лабораторию обезличенных проб (№№ 1, 2, 3 и т. д.) – это два. Наконец, получение толстенного протокола и подготовка материала с расшифровкой этих самых «№№» – это три. А дальше...

А дальше, как говорится, глаз замылился. Проверяй мы фирменные «лукойлы» и «шеллы», ничего подобного не случилось бы: их фирменный стиль однозначно идентифицирует кассовый чек с местом заправки. А тут, когда на чеках сплошь и рядом какие-то ООО с неизвестными именами, а на фото столь же неизвестные, хотя и похожие на кого-то АЗС в желто-зеленых тонах, – увы, ошиблись. В итоге результаты СГ PETROL и GP оказались перепутаны местами.

По закону подлости незаслуженным упрекам подвергся как раз тот бензин, к которому претензий в протоколе не было. Напоминаем: он был приобретен 5 мая 2011 года на АЗС, расположенной на 82-м километре дороги Москва – Бобруйск, по цене 27 рублей за литр. Восстанавливаем справедливость: информация по нему должна выглядеть так.

GP*

Отсутствие каких-либо претензий к качеству, чистый класс 4, с неплохими моторными свойствами и экологическими показателями.

Можно смело лить в бак любой, даже самой современной машины.

Многовато эфиров в составе, это ухудшает моторные свойства.

**Отметим, что на сайте www.zr.ru изначально приведена верная информация. Редакция приносит читателям и фирме извинения за допущенную опечатку.*

На правах рекламы

ПЯТЫЙ – БЕСПЛАТНО!

В преддверии Токийского мотор-шоу 2011 года «Ауди» рассекретила одну из новинок, объявив о весеннем старте продаж пятидверной версии младшей модели A1 под именем «Спортбек». **Михаил Гзовский** делится тем, что разузнал в ходе кулуарного показа новинки в Мюнхене. Фото «Ауди».

Пятидверная версия A1 во многом повторяет стиль трехдверной, которая уже год покоряет рынки мира, в том числе российский. И все же спутать их трудно хотя бы благодаря цветовой гамме. Если трехдверная A1 щеголяет окрашенными в иной, чем у кузова, цвет продольными стойками, то «Спортбеку» так красят крышу целиком. Вариантов три: черный, серый, серебристый. Всего для кузова предусмотрено двенадцать цветов, включая новый Samoa Orange (на фото). Серийная машина похожа на концепт, представленный в 2008 году в Париже, но многие интересные решения, увы, не дожили до конвейера – в частности, двойное заднее стекло. У покупателя будет возможность выбрать из трех вариантов отделки, включая спортивно ориентированную S line.

Габаритами «Спортбек» практически повторяет трехдверную A1 (длина 3954 мм, база 2469 мм). Однако новинка на 6 мм шире и выше. Над головой заднего пассажира прибавилось 11 мм, а в плечах 10 мм. Поэтому даже при росте 180 см автор спокойно уселся «сам за собой». В отличие от трехдверной машины, которая четко позиционирована как четырехместная, «Спортбек» опционально оснащают трехместным задним диваном. Причем эта опция бесплатная! Вот, пожалуй, один из главных козырей младшего «Ауди». Ведь ехать впятером в салоне любого из главных конкурентов «A1 Спортбек» – «Мини-Купер» и «Альфы Ромео-МиТо» – удовольствие сомнительное.

Базовыми для «Спортбека» числят 5- и 6-ступенчатую механические коробки передач. На десерт приготовлен 7-ступенчатый робот S tronic с двумя сцеплениями и возможностью ручного переключения посредством клавиш на руле. Автомобиль снабжен противооткатной системой, облегчающей старт в гору. К сожалению, интеллектуальное шасси Drive Select, которым оснащен концептуальный A1, до серийной машины не добралось. Впрочем, на выбор три типа шасси: от комфортного в исполнении Attraction до умеренно спортивного Ambition и острого S line. В зависимости от исполнения, предложат шины и колеса: от базовых 15-дюймовых до 18-дюймовых от Quattro GmbH. Увы, полноприводная версия не предусмотрена. Зато система стабилизации способна имитировать блокировку дифференциала.

Впечатление от салона A1 однозначное: это премиум, только в компактном формате. Тому, кто поездил на A8, в малышке многое покажется знакомым, в частности устройство Audi Connect. В распоряжении водителя комплекс MMI с навигацией, украшенной фотографиями из Google Earth и Street View, работающей в связке с телефоном посредством Bluetooth; предусмотрен доступ в Интернет. Информация считывается с DVD либо хранится на встроенном жестком диске. Данные выводятся на 6,5-дюймовый монитор с 3D-графикой и высоким разрешением, который автоматически прячется в переднюю панель, когда вы покидаете автомобиль. «Музыка» тоже достойна упоминания: в топовой версии это 465-ваттная система Bose с 14 динамиками, причем передние подсвечиваются светодиодами.

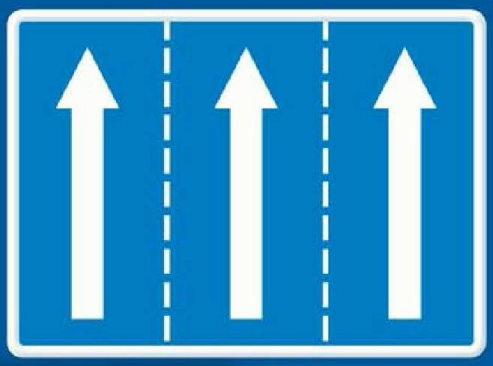
Бензиновый TFSI объемом 1,2 л развивает 86 л.с. Три двигателя TFSI объемом 1,4 л выдают 122, 140 и 185 л.с. С последним A1 достигает максимальной скорости 227 км/ч и берет первую сотню за 7,0 с. Дизельный ряд составляют два мотора объемом 1,6 л (90 и 105 л.с.), а также 2-литровый 140-сильный агрегат. Он расходует всего 4,1 л, разгоняя машину до первой сотни за 8,5 с. К лету фирма предложит новейшую разработку: 1,4-литровый TFSI с отключением двух цилиндров посредством прекращения подачи топлива и закрытия клапанов. Если же от мотора требуется полная отдача, цилиндры вновь включаются в работу. Технология позволяет достичь среднего расхода бензина 4,7 л/100 км без ущерба для ездовых качеств: такой «Спортбек» развивает 212 км/ч и за 8,1 с кладет стрелку спидометра на отметку *100*.

Багажник при пятиместной конфигурации вмещает 270 л поклажи. Если сложить сиденья, получите 920 л полезного объема. Чтобы откинуть спинки, не придется снимать подголовники: они сделаны в форме буквы *L* и легко утапливаются. Под полом багажника обнаружил... аккумулятор и ремкомплект с герметиком для бескамерной резины. Разместить здесь докатку все же возможно, – надеюсь, она будет в российской комплектации «Спортбека».

На правах рекламы

DAfmi®

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ NEW!
для иномарок
и отечественных авто



ДИСКОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ
Износ тормозного диска снижен в 2–4 раза*

ПОЛУКЕРАМИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА ФРИКЦИОННОЙ НАКЛАДКИ
Высокая комфортность торможения

ОПТИМИЗИРОВАННЫЙ СОСТАВ ФРИКЦИОННОЙ СМЕСИ
Качество, превосходящее цену

- **21 год на рынке**
  В 11 стран Европы, Азии и Африки поставлено 120 000 000 тормозных колодок
- **14 лет поставок на автозаводы Украины и России**
- **400 наименований тормозных колодок**
  для более 2000 моделей автомобилей
- **Современные европейские технологии**
  Лицензионная технология изготовления тормозных колодок для иномарок (Германия)
- **Победитель конкурса "Автокомпонент года—2011"**

ISO 9001 CERTIFICATED intertek #S2008.10616/01 | 173 | MT14 | COMFORTLY BRAKING | BRAKING EFFIENCY | SAVE DISC TECHNOLOGY

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ В РОССИИ
ООО «ТК ДАФМИ» (495) 778-54-60

Импортеры:
ЗАО «Авто-Прогноз». . . . . (495) 984-35-25
ООО «Орель» . . . . . (8443) 39-85-36
ООО «ТрансСпектр». . . . . (495) 677-73-72

www.dafmi.com.ua www.дафми.рф

* в зависимости от модели и условий эксплуатации автомобиля

ПОЛЕ ЧУДЕС

«Не прячьте ваши денежки по банкам и углам». Фраза из песни великого кота Базилио и прекрасной лисы Алисы вполне могла бы служить вывеской мотор-шоу в Дубае. Раз в год сюда приезжают богатенькие Буратино присмотреть себе новый автомобиль. Автопроизводители охотно показывают им самые мощные, дорогие и эксклюзивные модели. На поле чудес отправился **Максим Гомянин**. Фото автора.

В салоне дизайнеры не пожалели синей кожи. Но оформление все-таки простовато.

В потолочную консоль с подсветкой вмонтированы два монитора. Второй и третий ряды сидений складываются, образуя ровный пол.

Основное внимание на стенде «Шевроле» досталось «Трейлблейзеру». Ближневосточный рынок – один из приоритетных для модели. Но все же первыми в наступившем году машину получат покупатели в Таиланде. А к российским дилерам автомобиль попадет не раньше декабря. «Трейлблейзер» создан на одной платформе с пикапом «Колорадо». Но родство не предполагает абсолютного сходства. Полноприводный рамный вседорожник оснащен независимыми подвесками (двухрычажная спереди и пятирычажная сзади). Мощность 2,8-литрового дизеля «Дюрамакс» пока держат в секрете; кстати, на «Колорадо» он развивает 180 л.с. (470 Н·м) и работает в паре с шестиступенчатым автоматом. Есть и менее мощный собрат: 2,5 л, 150 л.с. Моторы собирают в Таиланде. Вероятно, в гамме двигателей появятся и бензиновые. В паре с автоматом они составят основной объем продаж модели в России. Машин с механикой мы, скорее всего, не увидим. Семиместный автомобиль, по заявлению представителей «Джи-Эм», обладает и самым просторным в классе третьим рядом сидений. Над внешностью «Трейлблейзера» колдовали дизайнеры бразильского отделения «Шевроле». Двадцатидюймовые колеса команда не считает излишеством. С каждым годом качество дорог в самых разных странах растет, и на первый план выходит не проходимость, а внешняя привлекательность модели. В общем, на смену одноименному прожорливому и брутальному внешне вседорожнику пришел более компактный и экономичный автомобиль с хорошими вседорожными способностями.

Кабриолет «Гипериан» сделан ателье «Пининфарина» на базе «Роллс-Ройса Фантом Дропхед Купе». Но от базовой модели не осталось ни одной панели. Кузов в стиле 30-х годов прошлого века изготовлен из углеволокна. От заднего ряда сидений отказались, чтобы на 400 мм увеличить пространство для водителя и пассажира. Под капотом прежний 6,75-литровый V12 в 453 л.с. Если раньше голубоглазые Мальвины вас не замечали, то этот эксклюзив примерно за 6 миллионов долларов в силах исправить ситуацию.

Наддувный 5,4-литровый V8 в алюминиевом блоке, позаимствованный у американской Roush Yates Racing Engines (компания готовит моторы для чемпионата NASCAR), выдает 845 л.с. и 740 Н·м момента.

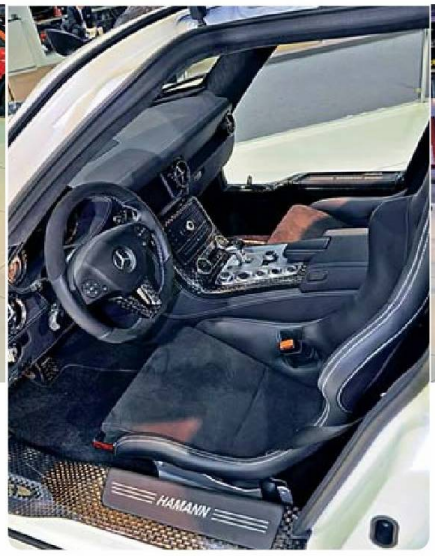
«Мак-Ларен», вечный соперник «Феррари» в гонках Формулы-1, привез в Дубай дорожную модель MP4-12C. Наддувный V8 объемом 3,8 л, расположенный за водителем, развивает 600 л.с. при 7000 об/мин. Зная это, средний расход бензина 11,7 л/100 км сочтете весьма умеренным. Очередная британская попытка утереть нос «Феррари» стоит 302 000 долларов. При этом нужно потерпеть десять месяцев, пока машину изготовят. Богатые тоже знают, что такое очередь!

«Де Макросс-GT1» создан в Канаде как конкурент итальянскому суперкару «Пагани-Дзонда». Формы карбонового кузова напоминают гоночные спорт-прототипы, выходившие на старт в 24-часовых гонках в Ле-Мане в 1960-х – начале 1970-х.
Кузов – на алюминиевой пространственной раме.
У двухместного среднемоторного автомобиля задний привод, шестиступенчатая механическая коробка передач, шестипоршневые тормозные механизмы и 19-дюймовые колеса.
Масса 1380 кг. Планируют построить всего 200 машин. Ценник в полтора миллиона долларов не смутит лишь тех, кто, копая ямку, чтобы спрятать пять золотых, наткнулся на нефть.

На правах рекламы

НАСЛЕДИЕ МАСТЕРА
ЛЕВЪ ГОЛИЦЫНЪ
РОССИЙСКОЕ ШАМПАНСКОЕ
Напиток победителей!
ЛЕВЪ ГОЛИЦЫНЪ
НАСЛЕДИЕ МАСТЕРА
ЛЕВЪ ГОЛИЦЫНЪ
ЗАО «ИГРИСТЫЕ ВИНА»
г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Реклама.
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Гоночный «Астон Мартин-V12 Дзагато» сделали в честь 50-летнего юбилея модели «DB4GT Дзагато». Для начала машина выиграла премию в области дизайна на итальянском конкурсе элегантности «Вилла д'Эсте» в конце мая. А потом одержала победу в своем классе, пройдя почти 6000 км «зеленого ада» на марафоне «24 часа «Нюрбургринга». Теперь, идя навстречу пожеланиям трудящихся, – дебют дорожной версии, построенной на базе «V12 Вэнтидж». Заднеприводный автомобиль получил шестиступенчатую механическую трансмиссию, карбонокерамические тормозные диски и 6-литровый V12 мощностью 517 л.с. (570 Н·м). Разгон до 100 км/ч, как и прежде, не пощадит водителя, игнорирующего фитнес-клуб, – 4,2 с. Всего сделают 150 машин. Тому, кто выложит 525 400 долларов, восхищенные взгляды куколок гарантированы.



Фирма «Хаманн» представила свое видение «Мерседес-Бенца SLS AMG». И на смену чайке пришел ястреб. «Хаманн-Хоук» получил титановую выхлопную систему и новую программу управления двигателем, что позволило поднять мощность до 636 л.с., а момент – до 680 Н·м. Арки расширили на 60 мм спереди и на 70 мм сзади, чтобы уместить 21-дюймовые колеса с шинами 245/30 и 345/25 (соответственно). На востоке ястребов уважают, и нет сомнений, что шейхи легко расстанутся с 300 000 евро.

В компании «Шелби-Суперкарс» одержимы идеей обогнать «Бугатти-Вейрон Супер Спорт». Поэтому на свет появился «Туатара», который очень скоро станет серийным автомобилем, если его можно так назвать. Подвеска сделана из алюминия, кузов, равно как и колесные диски, – из карбона. Силовой агрегат – 7-литровый V8 мощностью 1350 л.с. Коробка передач – семиступенчатая механика. Планируют построить всего дюжину машин. Почувствовать себя обладателем самого быстрого авто в мире можно будет за 800 000–900 000 долларов.

«Техарт-Гранд GT» построен на базе «Порше-Панамера Турбо». Специалисты из Леонберга разработали уникальный дизайн салона, чуть изменили внешность. Иная программа управления двигателем вкупе с воздушным фильтром «нулевого» сопротивления позволила поднять мощность мотора до 630 л.с. (880 Н·м). Максимальная скорость достигла заоблачных 326 км/ч, а цена – 438 000 долларов. Не так уж и много за четырехколесный бизнес-джет.

Этот «Инфинити-FX» создали в честь молодого чемпиона мира в гонках Формулы-1 Себастьена Феттеля. Он тестировал автомобиль на «Нордшляйфе». Форму зеркал заднего вида рассчитали так, чтобы с ростом скорости они увеличивали прижимную силу. Обвес из карбона позволил снизить коэффициент лобового сопротивления на 5%, а подъемная сила, возникающая на высоких скоростях, стала меньше на треть. При этом кроссовер похудел на 46 кг. Измененная программа управления подняла мощность 5-литрового V8 с 390 до 420 л.с. Разгон до 100 км/ч – 5,6 с. Пока скоростной кроссовер существует в единственном экземпляре, но вскоре будет выпущена ограниченная партия. Кто знает, может быть, шейхи уже отложили золотые монеты, чтобы поставить такую же машину к себе в гараж?

Отличный вариант поиздеваться над недоброжелателями – стать владельцем тюнингового автомобиля. Скажем, купе или кабриолета «Техарт-GTStreet R». Когда-то это был «Порше-911 Турбо». Но теперь на радость индивидуалистам изменились дизайн салона, бамперы (в задний интегрирован диффузор, как на гоночных болидах), пороги, а корму украсило внушительное антикрыло. Наиболее глубокая программа тюнинга предусматривает и увеличение мощности двигателя до 700 л.с. Спорткар разгоняется до 100 км/ч за 2,8 с, а 200 км/ч набирает за 9 с. Цена зависит от уровня доработки. Белоснежный кабриолет на фото стоит 457 000 долларов.

На правах рекламы

www.tdpekar.ru

СДЕЛАНО В РОССИИ

НАДЕЖНОСТЬ В ДЕТАЛЯХ
PEKAR™
ПОСТАВЩИК НА КОНВЕЙЕР

ДЕТАЛИ
СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ
ДЛЯ А/М ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, ИЖ, АЗЛК, ЗАЗ, ЗИЛ, ПАЗ

ЭЛЕКТРОВЕНТИЛЯТОРЫ
ТЕРМОСТАТЫ
РАДИАТОРЫ
ПОМПЫ

Легкость установки и обслуживания
Повышенный ресурс изделия
100% контроль качества
Стабильность работы

НАКОРМИТЬ ПЫЛЬЮ

«Жалко, цены не знаем», – неоднократно говорили друг другу соавторы в процессе подготовки этого материала. ЗР стал первым, кому компания «Рено» показала московский «Дастер». Но волнующую сумму прежде положенного срока, 9 декабря, выведать не удалось: номер уходил в печать неделей раньше… **Максиму Сачкову** и **Антону Чуйкину** пришлось рискнуть – назвать цену самостоятельно. Фото **Георгия Садкова**.

550 000–750 000 руб.*

**Предположение ЗР действует до объявления настоящих цен. В продаже – с начала 2012 года.*

«Рено-Дастер» – одна из самых ожидаемых новинок 2011-го и вот уже 2012 года (в Европе продается с 2010-го под маркой «Дачия»). Кроссовер сделан на платформе B0, знакомой по «Логану» и «Сандеро». «Дастер» – одновременно и новая модель, и производная от «Логана». Концепция доступного, надежного, современного авто, а также многие технические решения и даже детали позаимствованы у родоначальника. Свой вклад внесли другие модели альянса «Рено – Ниссан». Предусмотрены две версии машины: передне- и полноприводная.

Одно из трех главных отличий российского «Дастера» бросается в глаза, стоит открыть переднюю дверь. Легкий макияж поднял утилитарный и лаконичный интерьер «Логана» (и евро-«Дастера») на ступень выше: оформление салона стало довольно симпатичным, отчасти даже с изыском – насколько это допустимо в бюджетной нише. Над воздуховодами придумали дополнительный карман, в центральной консоли приютили магнитолу 2DIN. Клавиши стеклоподъемников переехали (ура!) на двери. Тонкие окантовки из хрома превратили монолит приборов и консоли в изящную конструкцию. Печные ручки теперь красивые, со светящимися указателями... А хотелось видеть удобные! Серьезно, лучше бы их оставили прежними, но изменили положение – сейчас из-за обратного наклона консоли они смотрят вниз. Не самое лучшее наследство «Логана».

«Дастер 4WD» – большую часть времени переднеприводный автомобиль. При пробуксовке передних колес часть тяги передается на заднюю ось через многодисковое сцепление, которым управляет электроника, получающая сигналы от датчиков антиблокировочной системы. У полноприводных версий иная задняя подвеска: вместо упругой поперечной балки применена независимая многорычажная схема.

Вторая оригинальная черта нашего «Дастера» – 4-ступенчатый модернизированный автомат, доступный для переднеприводных версий. Хороший козырь в битве за покупателя, тем более что и «зайдут» с него в самом начале продаж. Линейку, обозначающую режимы, почему-то сместили вперед – рычаг в положении «паркинг» оказывается напротив буквы *D*. Считайте щелчки или следите за *P-R-N-D* по приборам. Зато, сместив нескромную рукоять влево, перейдете в ручной режим – авось пригодится.

Лючок бензобака столь внушителен, что впору назвать его дверью. Рядом с основной горловиной вполне поместится еще одна. (Для газа?) Крышка запирается – хорошо; ключ фиксируется в открытой пробке – неудобно. Очень приятно, что «Дастер» поддерживает добрую традицию российских «рено» и готов работать на любом бензине начиная с 91-го.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Renault Duster (некоторые модификации)			
	1.6	2.0	2.0 4WD	1.5 dCi 4WD
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4315/1822/1695/2673			
колея спереди/сзади	1560/1567			
Объем багажника, л	475/1636		408/1570	
Радиус поворота, м	5,2			
Снаряженная/полная масса, кг	1205 (1318)*/1705 (1818)	1299/1799	1377/1877	1375/1875
Топливо/запас топлива, л	А91-98/50			ДТ/50
ДВИГАТЕЛЬ				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/число клапанов	Р4/16			Р4/8
Рабочий объем, см^3	1598	1998		1461
Степень сжатия	9,8	11,1		15,2
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	75/102 5750	99/135 5500		66/90 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	145 3750	195 3750		200 1750
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная		полноприводная	
Коробка передач	М5 (А4)	А4	М6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка		«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные			
Размер шин	215/65R16			

*В скобках – данные для версий с автоматическими коробками.

А вот и третья ключевая особенность московского «Дастера». На стадии доводочных и адаптационных работ специалисты российского офиса «Рено» настойчиво предлагали дополнить гамму моторов более мощным. Результат на фото: 2-литровый бензиновый F4R, известный по другим моделям марки. Тут же не столь заметные, но не менее важные следы адаптации к условиям нашей страны: аккумулятор емкостью 70 А·ч, более мощные стартер и генератор. Самые доступные «дастеры» довольствуются 1,6-литровым бензиновым двигателем. Наконец, третий мотор – 90-сильный дизель, который успешно прошел испытания низкими температурами и посредственным топливом.

ТРИ ГЛАВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКОГО «ДАСТЕРА»: УЛУЧШЕННЫЙ ИНТЕРЬЕР, АВТОМАТ, 2-ЛИТРОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ.

«Дастер» легко примет назад трех пассажиров. Порукой тому родство с широким «Логаном», плоский задний диван, приличная высота салона и приподнятые передние кресла. Попеняем разве что на замки ремней, безвольно лежащие на сиденье: стоило предусмотреть хотя бы петельки, уж не говорим о карманах. И порадуемся, что замков четыре, то есть каждому седоку – трехточечный ремень. И подголовник!

А снаружи распознать «Дастер 4WD» помогут соответствующая наклейка (не шильдик!) на пятой двери и темные маски фар.

Спинку заднего сиденья можно сложить по частям, а можно целиком – тогда объем багажного отсека составит 1636 л. Подушка сиденья – цельная. Грузить «Дастер» под потолок следует с известной осторожностью: крепления для фиксирующей сетки есть только на полу.

Одна из опций – задний парктроник, в котором очень чувствуется здоровый практицизм, заложенный еще «Логаном». Датчиков не два (мало для точной работы) и не четыре (неоправданно дорого), а три. Разумеется, никто и не думал маскировать их. Как, впрочем, и проушину – естественно, несъемную. Пять баллов за рациональный подход!

В переднеприводном исполнении удалось выгадать совсем не лишнее место в багажнике, закрепив запасное колесо под днищем. Мы попробовали им воспользоваться – получилось легко. А вот вернуть запаску на место и подцепить невидимым крючком кронштейн удалось только в четыре руки. Которые на первый раз остались более-менее чистыми благодаря нулевому пробегу машины и хорошей погоде.

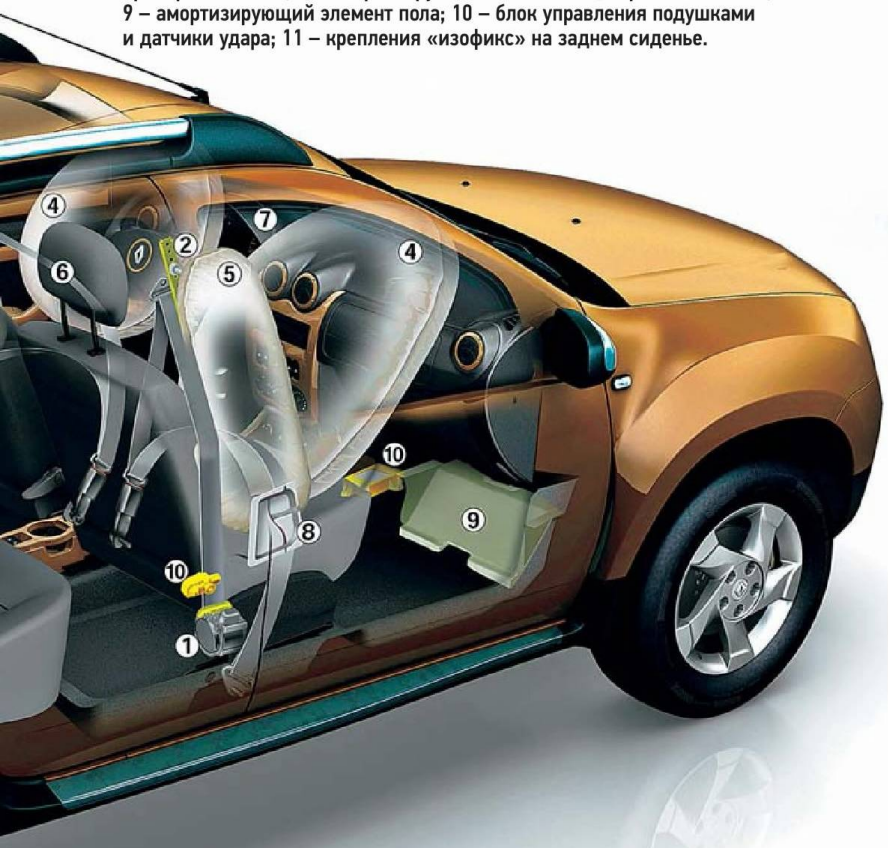
Полноприводная версия: запасное колесо забирает 67 л у багажника (пол поднят на 120 мм), но насколько же удобнее, когда оно лежит внутри, а не висит снаружи! Вдобавок не весь объем пропадает: вокруг колеса организованы удобные емкости.

ПРИ АДАПТАЦИИ ОЧЕНЬ ПРИГОДИЛИСЬ НАРАБОТКИ ПО «ЛОГАНУ» И «САНДЕРО»: ХОЛОДНЫЙ ПУСК, НАСТРОЙКИ ХОДОВОЙ, ЗАЩИТА ВАЖНЫХ УЗЛОВ.

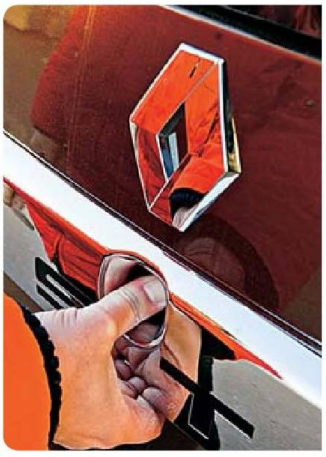
Если не поленитесь заглянуть под машину, обнаружите еще признаки полного привода: глушитель на месте запаски и за ним собственно задний редуктор. Кстати, все «дастеры» снабжены штатной защитой силового агрегата (не абы какой, а из толстого стального листа) и трубопроводов под днищем. Очень хорошо, что столь полезную подготовку выполнил производитель, проверив «броню» на предмет перегрева и пассивной безопасности.

Бачок омывателя заправлять столь же неудобно, как на «Логане». Узкая горловина прячется под ветровым стеклом, крышка не фиксируется в открытом положении, на пути незамерзающей жидкости норовит встать трубочка форсунки. Впрочем, 5-литровый объем позволяет свести частоту доливов к минимуму.

Устройства пассивной безопасности «Дастера» (максимальная комплектация): 1 – передние инерционные ремни безопасности с ограничителями усилия; 2 – регулируемое по высоте верхнее крепление ремня; 3 – трехточечные инерционные задние ремни; 4 – фронтальные подушки; 5 – боковые подушки спереди; 6 – подголовники всех сидений; 7 – демпфирующая удар приборная панель; 8 – амортизирующий элемент в центральной стойке; 9 – амортизирующий элемент пола; 10 – блок управления подушками и датчики удара; 11 – крепления «изофикс» на заднем сиденье.



Полноприводные машины внутри отличаются шайбой, переключающей режимы трансмиссии. В *auto* задние колеса подключаются автоматически при пробуксовке передних, *2WD* – переднеприводная конфигурация для повседневной езды, *4WD Lock* – принудительная блокировка муфты подключения задних колес. Схема, пожалуй, оптимальная: и топливо сэкономите, и бездорожье одолеете.



Пятую дверь открываем довольно тугой внушительной кнопкой, в которую встроен замок. Не лучшее решение для грязных дорог, хотя, вероятно, самое дешевое.

Резюмируем: маркетологи, журналисты, инженеры приложили немало усилий, чтобы дешевый автомобиль выглядел дороже. Нарочитая лаконичность «Логана» в российской версии кроссовера частично замаскирована. Но, к счастью, «Дастер» сохранил дух простоты и доступности, в нем по-прежнему нет ни одного откровенно лишнего элемента (газовый упор капота не в счет). Насколько этот дух будет отражен в прайс-листе? Мы предположили цену 550–750 тыс. руб., аккурат между ближайшими соперниками –«Шевроле-Нива» и «СанЙонгом-Актион». Если «Рено» с ценой «угадает», накормит пылью конкурентов. Промахнется – есть риск, что «Дастер» всего лишь пустит пыль в глаза. И в том и в другом случае – в полном соответствии со своим именем.

«РЕНО-ДАСТЕР»: В РОССИЮ С ЛЮБОВЬЮ

- В некоторой степени его прототипом в России выступил... «Ниссан Х-Трейл». Автомобиль оснастили десятком датчиков, измерительной аппаратурой и предложили нескольким владельцам подобных вседорожников пожить с мобильной лабораторией недельку-другую. Прокатиться на дачу, на рыбалку, съездить на работу – так статистически описывали типичные режимы работы кроссовера. Полученные данные легли в основу российских настроек «Дастера».
- Во время российской адаптации дизельных модификаций специалисты выбрали четверку самых неблагополучных АЗС и регулярно там заправлялись. Моторы вытерпели, а в нашей версии по итогам испытаний доработана топливная аппаратура. Для дизеля особенно важен первый пуск, поэтому двигатели будут кратковременно обкатывать на идеальном топливе еще на заводе в испанском Вальядолиде.
- У «Дастера»-москвича немало местных деталей – от шин «Амтел» до ковриков и стекол. Не говоря уже о сварке, окраске и сборке, а также штамповке некоторых кузовных деталей. Уровень локализации на момент запуска серийного производства – 50%.
- «Дастеры» бывают европейские, бразильские и российские. Две последние версии стартуют одновременно; они куда ближе друг к другу, нежели к румынскому родоначальнику (предложения по адаптации, исключая зимнюю специфику, у русских и южноамериканцев оказались схожи). В Старом Свете «Дастер»– один из самых дешевых автомобилей, а у нас и в Бразилии кроссоверу присущ некий налет престижности. За океаном «Дастер» в пересчете на наши деньги стоит под миллион!

ЗАРЯД ДЛЯ ЭМОК

Открываем новую рубрику, где расскажем о самых примечательных двигателях современности. Начнем, пожалуй, с первого наддувного мотора для серийного БМВ модели М5. **Кирилл Милешкин** разобрал данный агрегат почти до винтика.

Боевой двигатель с индексом S63B44 подразделение «БМВ Моторшпорт» вырастило из гражданского 4,4-литрового V8 с двумя турбонагнетателями (обозначение N63). В обычном варианте он развивает 407 л.с., при установке на кроссоверы X5M и X6M его мощь раздули до 555 «лошадей», а на седане M5 он выдает еще на пять сил больше. За скромной прибавкой кроется немалый объем изменений. Инженеры увеличили степень сжатия с 9,3 до 10,0, пересмотрели архитектуру впускных каналов и выпускного тракта. Мотор седана оснастили фирменной системой «Вэлвтроник» третьего поколения, изменяющей высоту подъема клапанов, которой лишен как базовый двигатель, так и агрегат кроссоверов с индексом M.

Граница и без того обширной области крутящего момента отодвинулась на 100 об/мин вверх: 680 Н·м доступны в диапазоне от 1500 до 5750 об/мин. Ограничитель оборотов срабатывает на 7200, что на 200 об/мин больше, чем на X5M и X6M. Разумеется, перенастроена электроника управления не только двигателем, но и трансмиссией.

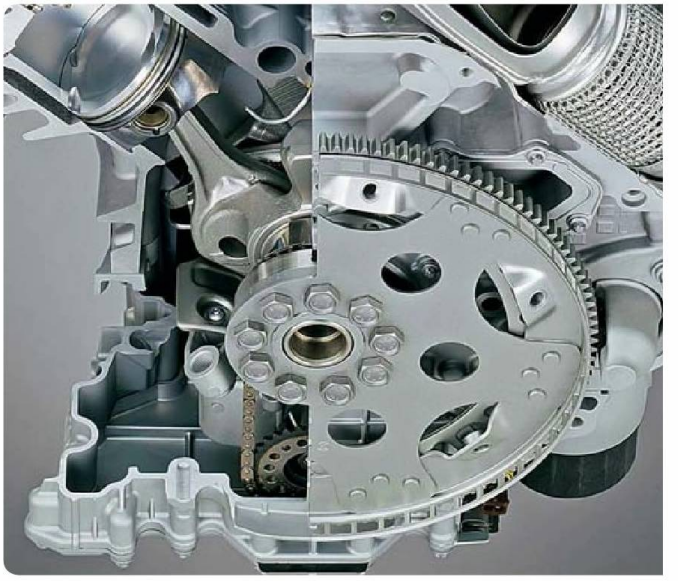
Расположение каталитических нейтрализаторов в развале блока цилиндров – выстрел по двум зайцам. Это компактность и экология. Ведь близость к камерам сгорания – залог быстрого прогрева до рабочей температуры и минимальных выбросов после пуска.

Конструкция выпускного коллектора защищена патентом. Четыре патрубка попарно соединяют цилиндры противоположных рядов «восьмерки». Причем выхлопные газы из крайних цилиндров раскручивают маленькие турбинные колеса, а из центральных – большие. Таким образом, потоки, движущиеся в противофазе, не сталкиваются в одной трубе перед турбиной, благодаря чему достигается более быстрое и равномерное раскручивание нагнетателя.

Двигатель оборудован двумя агрегатами турбонаддува Twin Scroll, причем у каждого корпус турбины составлен из двух улиток разных диаметров. Такая конструкция позволяет увеличить рабочий диапазон наддува: на малых оборотах отработавшие газы быстро раскручивают большое колесо (быстрый отклик на педаль акселератора). На высоких необходимую скорость вращения компрессора в расчете на требуемое давление наддува (до 1,5 атм) обеспечивает маленькая улитка – для того, чтобы развить большую мощность. Все компоненты турбонаддува ради компактности разместили между блоками цилиндров двигателя V8 с углом развала 90°.

Несмотря на конструкцию с «мокрым» картером, системе смазки не страшны значительные боковые перегрузки при активной езде. Вертикальные перегородки на днище поддона не дают быстро перетекать всему объему масла. Более того, для бесперебойной смазки 8-цилиндрового «сердца» установили дополнительный насос. И форму сливных каналов просчитали так, чтобы покинувшее рабочую зону масло максимально быстро возвращалось в картер.

Мудреная система из десяти модулей, отвечающих за охлаждение всех компонентов, следит за рабочей температурой блока цилиндров и навесных агрегатов двигателя, моторного и трансмиссионного масел, турбонагнетателей и сжимаемого воздуха. После остановки двигателя два электронасоса гоняют жидкость по охлаждающим контурам, равномерно снижая температуру и не допуская вредных локальных перегревов.



Сочетание высокой мощности с умеренным расходом бензина отличает систему высокоточного впрыска топлива в камеру сгорания. Для эффективного воспламенения смеси форсунка расположена максимально близко к свече зажигания, а ее угол наклона просчитан для оптимального смесеобразования. Бензин подается несколько раз за рабочий ход под давлением 200 бар.

ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

Эксклюзивный обзор подготовил единственный российский журналист, участвовавший в работе международного конгресса «Электроника в автомобиле», организованного Союзом немецких инженеров, – **Алексей Воробьев-Обухов**.

Курортный город Баден-Баден никак не ассоциируется с автопромом да и с промышленностью вообще. Вот всякие лечебные ванны – другое дело. Может, именно поэтому на излете осени здесь любят проводить всевозможные семинары, конгрессы, конференции. Что же, послушаем спецов по автоэлектронике, посмотрим, что они привезли на «междусобойную» выставку. Перед входом в конгресс-холл участников встречают электромобили. А вот и разработчики...

– Прямо на них сюда приехали?

– Ну что вы! Тут около 280 км ходу, а подзарядиться негде да и долго. Поэтому смотрите – это наши последние разработки в области зарядных станций...

В самом деле интересно. Начнем с того, что автопроизводителям, кажется, удалось договориться о едином стандарте розеток и разъемов. Впечатляют вилки размером с заправочный пистолет. Да и кабель никак не тоньше шланга. Причем на разные ножки разъема подается разное напряжение. Переменным, которое поступит на батарею через выпрямитель, встроенный в электромобиль, можно заряжаться хоть дома. Но это затянется: при мощности 2,3 кВт пополнение заряда с 20 до 80% займет шесть-семь часов. А вот уличная зарядная экспресс-колонка, выдающая постоянный ток 200 А при 500 В, – тут хватит и 18 минут. Пробую «заправиться» – ни искры, ни щелчка. Оказывается, все не так просто. После присоединения кабеля нужно нажать кнопку на «ключе зажигания», тогда электромобиль прочно захватит вилку, включит подачу тока и заблокирует двигатель: уехать, оборвав провод, не получится. Отсоединиться можно лишь по окончании процесса – той же кнопкой. В голове крутится очередной вопрос:

– Вы говорите, 18 минут. Но ведь известно, что батареи не любят столь форсированных режимов заряда!

– Ничего страшного. Мы проверяли – она потеряет только два процента ресурса.

Каждый раз по два процента? Однако...

ЭЛЕКТРИКА

Итак, какие же батареи придут в авто- и электромобили в ближайшем будущем? Сказать, что литиево-ионные, – это, оказывается, слишком обобщенно. Даже с ними работа идет по семи направлениям. К литию добавляют самые разные элементы: кобальт, никель, алюминий, марганец, железо, титан, причем в разных комбинациях. И если сегодня хранилище для 1 кВт·ч энергии стоит 800–1000 долларов, то к 2020 году эта цифра должна упасть втрое.

Не оставляют без внимания бортовую сеть обычных автомобилей. Упорно продвигается идея повысить в ней напряжение, причем не до 42 В, как думали раньше, а до 48 В! Можно

За привычными эмблемами скрываются непривычные пока электромоторы и высоковольтные сети.

Надпись на борту электромобиля: «Розетка ищет вилку».

Именно из таких литиево-ионных аккумуляторов набирают батареи для электромобилей.

и больше, но есть законы о безопасности, а они требуют при напряжении свыше 60 В принимать меры по защите от поражения током. Хотя, говоря о 48 В, разработчики подразумевают диапазон от 36 В при пуске до 52 В при полном заряде батареи. А он, кстати, будет довольно редким эпизодом. В БМВ ради экономии топлива намерены впредь заряжать аккумуляторы лишь при торможении – за счет рекуперации. При этом потребителей энергии становится больше год от года: компрессор кондиционера, усилитель руля, масляный и водяной насосы (не говоря о топливном) – все они отказываются от приводных ремней и переходят на электропитание. Вдобавок система «старт-стоп» в ближайшем будущем тоже станет повсеместной, а ведь она тоже требует немало энергии для частых пусков ДВС.

«Ауди» же в полном соответствии со своими идеалами думает о замене меди в проводке алюминием. При той же электропроводности

На правах рекламы

Гоночные автомобили тоже постепенно меняют бензин на электроны.

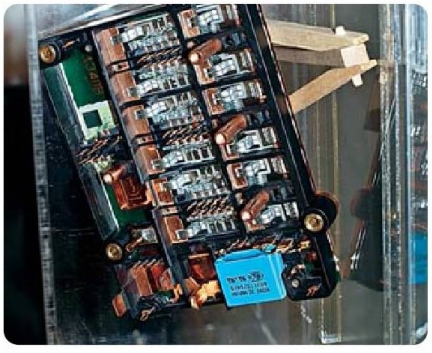
Новейшая электрозаправочная колонка на 100 кВт мощности выпрямляет ток до 200 А!

поперечное сечение алюминиевого кабеля будет в 1,6 раза больше, зато он окажется вдвое легче и в полтора раза дешевле. Пока предполагают заменить медь в проводниках сечением свыше 2,5 мм^2, а тонкие проводки сечением 0,13 мм^2 выполнять из медно-магниевого сплава. Говорите, алюминий окисляется и потому обжатие наконечников для него не подходит? Так мы его не только обожмем, но и приварим лазером!

ЭЛЕКТРОНИКА

Здесь сегодня царит Ее Величество Цифра. И она позволяет по-новому взглянуть... хотя бы на комбинацию приборов. Компания «Фуджитсу» привезла впечатляющий образец своего творчества. Один маленький пример: вместо символа автомобильчика с незакрытыми дверьми перед вами разворачивается целое представление. Кажется, еще чуть-чуть – и я за приоткрытой в электронном пространстве дверью увижу себя самого. Интересно, что, хотя дисплей у новой «комбинации приборов» общий, каждое изображение на нем может иметь свое разрешение и свою частоту смены кадров.

Исследовательский центр концерна «Форда» поделился новым видением развития систем предотвращения аварий. Сейчас подобные устройства вначале подают водителю предупреждающий сигнал и только при отсутствии его реакции активируют тормоза. Но здесь теряется драгоценное время, и сейчас решено обратить внимание на уход от столкновения маневром. Главная проблема – неожиданная автоматическая переставка может помешать другим участникам движения.



Силовая электроника современного электромобиля собрана на полевых транзисторах, медные стойки служат для отвода тепла на прикручиваемый радиатор.

«Комбинация приборов» «Фуджитсу» может нарисовать любое изображение.

Наверное, это не имеет прямого отношения к автомобилю, но робот, собирающий кубик Рубика, как бы говорит: «Нам, роботам, и рулить – раз плюнуть!».

Над разрешением этого противоречия ведется серьезная работа.

Не в последнюю очередь тут сможет помочь активно продвигаемая связь Car-to-Car, когда автомобили сами сообщают друг другу о намерениях водителей и окружающей обстановке. Но сразу встает вопрос защиты канала связи от хакеров, развлекающихся взломом автомобильных компьютерных систем. В «Ауди» нам рассказали о возмутительном случае, когда на дорожном информационном табло вдруг появилось сообщение о якобы разгуливающих по шоссе агрессивных пандах. Потребовалось полдня, чтобы восстановить контроль над системой. Был эпизод, когда уже на дисплее автомобиля появилось непристойное ругательство – сигнал в диапазоне радиоволн шел якобы от датчиков давления воздуха в шинах. А ведь так можно и мотор на расстоянии заглушить, и затормозить, и, не дай бог, колеса повернуть! Разработчики ищут выход во все более хитроумных приемах кодирования команд, цифровых подписях, одноразовых паролях доступа. Но предлагаемый уход с общепринятой несущей частоты 2,4 ГГц на «безопасную» 5,8 ГГц мне показался наивным. Да, конечно, в обычном ноутбуке такого передатчика нет, но, согласитесь, если очень надо, его нетрудно собрать.

Я покидал гостеприимный Баден-Баден на скоростной электричке, а не на электромобиле. Кто знает, может, к 2020 году так же расслабленно можно будет передвигаться по автобану, – ведь к тому времени основную заботу о безопасности за рулем наверняка возьмет на себя электроника. ЗР

“ЕСЛИ У ТЕБЯ ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПРАВИТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ СВОЕЙ ОШИБКИ, ЗНАЧИТ ТЫ НЕ ОШИБСЯ…”

ВОСТОЧНАЯ МУДРОСТЬ

реклама

НЕ ОШИБИСЬ В ВЫБОРЕ ИСТИННОГО ИСТОЧНИКА ИНФОРМАЦИИ ОБ АВТОМОБИЛЯХ ИЛИ ИСПРАВЬ СВОЮ ОШИБКУ –

Двигай на ZR.RU

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

За годы существования этой рубрики ее героями стали более полусотни машин. Одни порадовали удобством обслуживания и текущего ремонта, другие, мягко говоря, не очень. О наиболее каверзных решениях расскажет **Игорь Козлов**. Фото **Александра Батыру**, **Александра Кульнева**, **Георгия Садкова** и **Константина Якубова**.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

В этой номинации «лидер» – японский **«Ниссан»**. Чтобы добраться до свечей на двигателях HR16 (**«Тиида», 1,6 л**) и MR20 (**«Кашкай», 2,0 л**), надо полмотора разобрать: демонтировать накладку клапанной крышки, дроссельный узел, клапан адсорбера и впускной коллектор (ЗР, 2010, № 1 и 12). Не позавидуешь путнику, вынужденному заниматься этим в поле. Даже имея запасные свечи и весь необходимый инструмент, можно остаться не на ходу из-за поврежденных прокладок. Формально они одноразовые, и, хотя, как показывает опыт, выдерживают двукратный демонтаж, все же весьма советуем иметь с собой запасные. По регламенту после замены свечей положено подключить фирменный сканер и выставить обороты холостого хода. Конечно, за несколько циклов пуска-прогрева двигателя они сами придут в норму, но до тех пор, пока это произойдет, обороты будут плавать, что не на пользу ни автомату, ни вариатору. При всем сказанном даже платиновые свечи официально меняют через 30 тыс. км, а комплект оригинальных стоит около 4 тыс. рублей.

Конечно, поменять свечи на V6 тоже бывает непросто. Но чтобы сложности возникли на рядной «четверке»...

Дилеры обязаны после замены свечей скорректировать обороты холостого хода (как правило, они оказываются завышенными). Двигатель должен быть прогрет до рабочей температуры.

САЛОННЫЙ ФИЛЬТР

Посмотреть бы в глаза конструкторам, так запрятавшим фильтр на **«Форде-Фокус II»**, **«Фьюжн»** и **«Мондео»** (ЗР, 2008, № 3; 2009, № 6; 2011, № 3). Для замены нужно снять педаль газа, отвернув три непростые гайки. Они с обжатым буртиком, поэтому от руки не идут, а прямым удлинителем к ним не подлезешь – нужен либо гибкий, либо с карданчиком. Также необходима аккуратность , поскольку велик риск обломить шпильки, а чтобы их заменить, придется снимать весь педальный узел. Отсоединять разъем педали газа не рекомендуется – там слишком нежные игольчатые контакты, поэтому висящая на проводке педаль мешает вывернуть саморезы лючка.

Не лучше обстоит дело с **«Маздой-3»** (ЗР, 2009, № 11) – понадобится снять порожек, накладки панели приборов, бардачок, блок управления двигателем, предварительно обесточив автомобиль, а после сборки обучить стеклоподъемники автоматическому режиму. Так что в этой дисциплине два «героя». На их фоне замена фильтра у «Приоры» с «Калиной», где снимают «жабо» и поводок дворника, выглядит совсем не сложной.

«Форд-Фокус II»: в варианте с автоматом заменить салонный фильтр немного проще – педалей всего две, но и здесь опытный механик тратит около часа. Чтобы облегчить задачу, лючок фильтра крепят порой одним саморезом вместо трех.

Не каждый решится самостоятельно менять фильтр на «Мазде-3» (модель предыдущего поколения). На фоне «разрухи» сам фильтроэлемент почти не виден, поэтому одна из его половинок показана стрелкой.

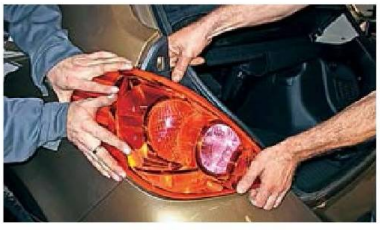
РЕМНИ ПРИВОДА НАВЕСНЫХ АГРЕГАТОВ

Непросто поменять ремни на **«фордах» с мотором 1,6 л** (ЗР, 2008, № 3; 2009, № 6) – там нет натяжного ролика, при этом агрегаты намертво закреплены на двигателе и лишены возможности смещаться. Старый ремень просто разрезаем, а новый заводим на шкивы с помощью оправок и мыла. Даже опытные механики возятся вдвоем порой больше часа. Радует, что заявленный ресурс большой (200 тыс. км), но на самом деле столько не живут: изнашиваются шкивы, удлиняется сам ремень и, свистя, начинает проскальзывать гораздо раньше. А подтянуть его – никак. Иные умельцы подкладывают П-образные пластины под привалочные плоскости агрегатов, натягивая тем самым ремень, но такое решение все же на любителя.

Даже опытные механики меняют ремень вдвоем: один заводит ветвь на заходную часть приспособления и ключом проворачивает шкив, другой в это время помогает монтажкой посадить ремень на ручьи.

ЛАМПЫ В ФОНАРЯХ

В последние годы нас уже приучили к тому, что фонари для замены ламп часто нужно снимать. Сложность задачи зависит от количества и хватки дополнительных фиксаторов. Самые зубастые оказались у **«Шевроле-Лачетти»** с кузовом хэтчбек (ЗР, 2007, № 11) и **«Ниссана-Тиида»** (ЗР, 2010, № 1). Помнится, даже в четыре руки помучились, хотя при этом поливали ладони помощника сладким чаем, чтобы они стали липкими. Лишь тогда скользящими ударами по рассеивателю удавалось стронуть фонарь с места.



Дополнительные фиксаторы фонаря «Тииды» излишне мощные, без помощника с ними зачастую не справиться. Если лампа перегорела зимой, тяните до теплого гаража и дайте пластику как следует отогреться, иначе может треснуть.

ЛАМПЫ В ФАРАХ

Здесь места в «калоше» достались хэтчбеку **«Шевроле-Лачетти»** и **«Ладе-Приора»** с оптикой из Киржача (ЗР, 2007, № 11; 2011, № 8). «Корейца» подвела элементарная оплошность конструкторов: чтобы вынуть патрон поворотника, не хватает нескольких миллиметров – патрон упирается в кронштейн кузова. Приходится снимать фару, а перед этим – решетку радиатора и бампер, потратив уйму времени. А всего-то надо было расположить лампочку под углом.

«Приору» добили технологи: с целью унификации фиксирующая пластина на обеих фарах поворачивается в одну сторону. Если справа это удобно, то слева – нет. К тому же отсутствует четкая фиксация, отчего пластину легко обронить в полость фары. Что у нас и случилось.

Из-за ненадежной фиксации скобы лампы Н4 «Приоры» эту железку (стрелка) ничего не стоит обронить. Хорошо, если на землю, но чаще она проваливается внутрь фары.

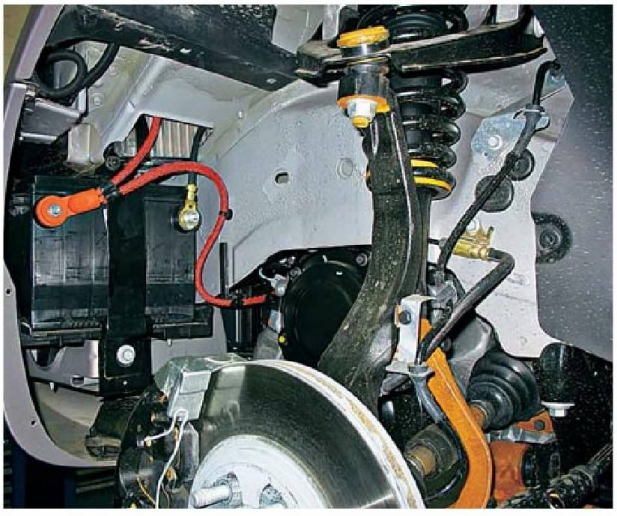
ТОПЛИВНЫЙ ФИЛЬТР

В большинстве бензиновых моторов фильтр встроен в погружной топливный насос. Отсутствие отдельного лючка в полу для доступа к нему, как в **«Форде-Фокус»** и **«Мондео»**, – не лучшее решение. Но здесь хотя бы не придется менять фильтроэлемент при каждом ТО – на 120 тыс. км его обычно хватает. Другое дело дизель, где не только интервал замены меньше, но еще и воду из отстойника периодически приходится сливать. На **«СанЙонге-Нью Актион»** (ЗР, 2011, № 9) для этого нужно снять аккумулятор, блок управления двигателем и собственно фильтр в сборе, отсоединив топливные магистрали. Более сложного случая пока не встречали.

Топливный фильтр на «Нью Актионе» расположен очень неудачно. Даже чтобы слить конденсат из отстойника, нужно снять аккумулятор и, отвернув крепеж, сместить блок управления двигателем. А ведь при качестве нашей солярки сливать придется часто!

АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ

При каждом ТО батарею не меняют, однако в лютые холода кто-то предпочитает снять ее и занести на ночь в теплое помещение. Сложнее всего с **«Волгой-Сайбер»** (ЗР, 2009, № 5) – сначала пожалуйте демонтировать переднее левое колесо и вечно грязный подкрылок. (Их, получается, тоже домой нести?) Да и сама батарея непростая, с выводами сбоку. Отыскать такую даже в Москве помог лишь седьмой звонок по магазинам. Как известно, дефицит диктует цену, поэтому на батарею «Сайбера» она почти двойная.



Возможно, для американцев такое расположение батареи на «Крайслере-Себринг» приемлемо, но для россиян на «Волге-Сайбер», аналоге заокеанской машины, явно не годится.

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

Установить прижимную пластину колодок на «Патриоте» можно двояко, но лишь одно положение правильное. А стоило предусмотреть ключ – и не ошибешься, даже если захочешь.

С передними больше заморочек у **«УАЗа-Патриот»** (ЗР, 2008, № 11). Дело в асимметричной пластине, поджимающей колодки. Разработчики не предусмотрели «защиту от дурака», и эту полезную железку можно поставить двояко. Ошибешься – будет работать во вред, дополнительно изнашивая колодки.

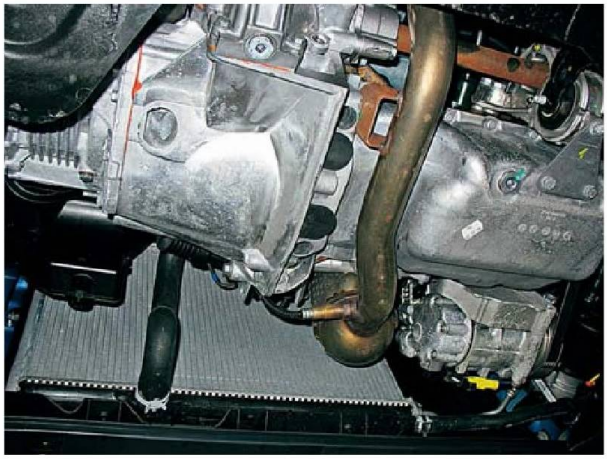
Задние механизмы у всех более-менее приемлемые. За исключением ручника. Здесь отличился **«Лифан-Солано»**: для компенсации удлинения тросов потребуется снять накладку панели приборов, пепельницу, блок управления отопителем, центральную консоль с подлокотником и бардачком. Впору приурочить работу к капитальному ремонту (ЗР, 2011, № 11).

Добраться до гайки, компенсирующей удлинение троса ручника, сложнее всего на «Солано» – полсалона надо разобрать. На наш взгляд, заглушка в кожухе туннеля была бы очень кстати.

МАСЛО В КП, ОХЛАЖДАЮЩАЯ ЖИДКОСТЬ

Здесь нет равных **«Ситроену-С4»** (ЗР, 2010, № 2): и в механической коробке передач, и в автомате нет ни щупа, ни контрольной пробки. Если, скажем, масло подтекает, то сколько надо долить? Хорошо хоть, ресурс масла МКП большой: по европейскому регламенту оно «вечное», а по российскому подлежит замене через 100 тыс. км. В АКП первая замена предусмотрена на 15-й тысяче, а последующие – через каждые 90 тыс. км. Процедура, мягко скажем, занудная: при остановленном двигателе откручиваем пробку снизу агрегата и стакан-футорку, стоящий следом. Слив масло, возвращаем детали на место и заливаем свежее масло через сапун. Пускаем двигатель и через вывернутую сливную пробку удаляем излишки масла. Не проще ли предусмотреть контрольную пробку сбоку картера?

Нет на С4 и сливной пробки в системе охлаждения: чтобы слить антифриз, надо снимать нижний патрубок радиатора. И хотя такое решение не редкость, здесь важно после заправки системы не забыть выгнать воздушные пробки через два предусмотренных для этого золотника.

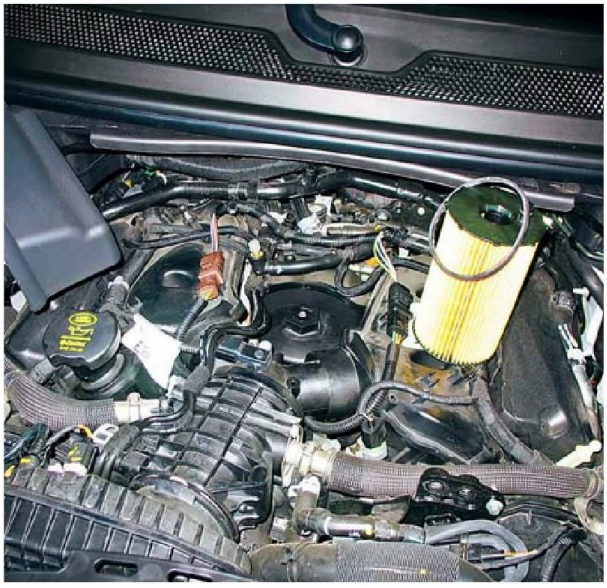


У «Ситроена-С4» нет контрольных пробок на картерах МКП и АКП, как и сливной на радиаторе. Это значительно усложняет замену жидкостей. А на не менее французском «Рено», по крайней мере в механических коробках, – есть.

МАСЛО В ДВИГАТЕЛЕ

Явных аутсайдеров в этом упражнении нет – при наличии смотровой канавы или эстакады худо-бедно справитесь с любой из машин. И все же победную «калошу» у конкурентов вырвал **«Ленд-Ровер»**: на дизельном моторе **«Дискавери 4»** (ЗР, 2010, № 9) нет масляного щупа. Уровень контролируют по электронному указателю в щитке приборов, и, с одной стороны, это удобно: можно капот не открывать. Однако при замене масла хотелось бы отслеживать уровень по щупу – так привычнее и на душе спокойнее, поскольку электроника может врать (случаи известны). Трубка щупа, закрытая заглушкой, на моторе имеется, поэтому непонятно, что побудило изъять сам стержень. Такая экономия на авто за 3 млн. рублей выглядит странно.

Не ищите щуп, его здесь нет («Дискавери 4»). При замене масла дилеры используют свой, а вам, если обслуживаете машину самостоятельно, советуем изготовить себе подобный – например, из старого тросика спидометра, нанеся метки на кончик в соответствии с показаниями электронного указателя в щитке приборов.

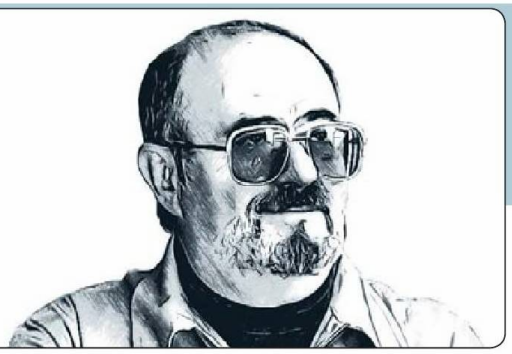


На правах рекламы

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ
Рег. уд. №000371/01 ФСНСЗСР. Реклама

афала® ПРЕПАРАТ ДЛЯ ЛЕЧЕНИЯ АДЕНОМЫ И ПРОСТАТИТА
ПОМОГАЕТ СОХРАНИТЬ ПОТЕНЦИЮ

Узнайте больше по телефонам горячей линии: +7 (495) 681-09-30, 681-93-00 или на сайте www.afala.ru



ЖИВ, КУРИЛКА!

Любовь зла! Один бегает по аптекам в поисках лекарств от ее последствий, а другой тем временем восстанавливает старинные авто. Последнее нам интересней. Какие задачи при этом ложатся на плечи инженера-моториста, рассказывает **Анатолий Вайсман**.

Эта статья не об истории американского автопрома, а о ценителях, трепетно относящихся к автостарине, и проблемах, с которыми они сталкиваются. Мне случалось заниматься реставрацией раритетов и раньше, – например, еще в 1983 году на СТОА-15, где я был главным инженером, получили задание Главмосавтотранса восстановить для одного из партийных чинов «Форд-Эйфель» 1936 года. После полугода кропотливой работы из ворот станции выехал сверкающий хромом и лаком красавец автомобиль. А совсем недавно довелось участвовать в омоложении «Бьюика-8» 1939 года выпуска. Горящий идеей человек полгода назад купил его на аукционе в штате Миннесота и доставил в нашу столицу.

Изделие дяди Сэма выглядело, мягко говоря, неважно: вмятины и ржа по кузову, облупившаяся краска... Предыдущему хозяину это недвижимое железо надоело еще в прошлом веке, но оттащить его на свалку фермеру было недосуг. И некогда верный друг не один год стоял посреди ранчо в луже органики. Но нет худа без добра – зловонная лужа, затрудняя шаговую доступность реликвии, помогла сохранить ее комплектность, что при реставрации более чем важно. Однако «в комплекте» вовсе не значит «на ходу» – где брать запчасти? На родине автомобиля легко найти необходимые комплектующие вне зависимости от года его выпуска. Причем по вполне разумным ценам. Это у нас через десять лет после прекращения производства какого-нибудь «Москвича» оригинальные запчасти уже не сыскать. И бережливый владелец, сохранив к этому времени машину в отличном состоянии, оказывается в заложниках у этой ситуации – за нужную деталь дерут три шкуры!

Начали с главного – с двигателя. Это «Бьюик» модели 248: рядная «восьмерка» объемом 4,1 л и мощностью 107 л.с., классический американский тихоход, появившийся еще в 1934 году. Мотор огромный. Длиннющая головка блока, а степень сжатия – всего-то 7:1. Выдавая довольно скромную мощность, он ведрами поглощал дешевый низкооктановый бензин. А чем кормить его сегодня? А66 давно забыт, уже мало кто помнит А72, а переход на нынешний А80 требует как минимум перенастройки карбюратора и системы зажигания, а по-хорошему – еще и фрезерования головки, чтобы поднять степень сжатия.

Под крышкой головки блока всё вроде обычно: традиционные коромысла на оси-«швабре» во всю головку и шеренга штанг. И вся эта красота – под слоем чего-то похожего на асфальт. Это то, во что превратилось давным-давно залитое масло.

В мануале, сопровождавшем покупку, напрочь отсутствовала информация о моменте затяжки резьбовых соединений, поэтому разбирали мотор динамометрическим ключом, чтобы иметь хоть приблизительное представление о требуемых усилиях: придется

Головка блока цилиндров после ремонта, готовая к сборке.

Семьдесят лет назад такие поршни были вполне обычными.

На болтах шатуна – регулировочные латунные прокладки толщиной по 0,02 мм.

Разрезная верхняя головка шатуна со стяжным болтом для фиксации пальца.

Насос с плавающим маслоприемником канул в прошлое не так уж давно.

ведь собирать! Похоже, в ту пору механики смотрели на это проще, вполне доверяя чутью и своим рукам.

А тут еще футы, фунты, дюймы и прочие колоритные американские величины... На первый взгляд, пустяк: умножь дюйм на 25,4 – и получишь его в миллиметрах. Ан не скажите! Свободно ориентируется в англосаксонских штучках лишь тот, кто впитал их с молоком матери. Сравните, к примеру, 1 кг·м момента и его же выражение в фунтофутах. Ладно фунт, в нем вроде 453,592 г, а вот в футе 12 дюймов, а не десять, как было бы у нормальных, «метрических» людей! Короче, и с калькулятором не сразу сообразишь, что в одном килограммометре 7,23302 фунтофута! С непривычки не то что язык – голову сломаешь!

Что в шатунно-поршневой группе? В попавшем к нам двигателе шатунных вкладышей не было – технологии того времени предусматривали периодическую заливку нижних головок баббитом, сплавом на основе свинца и олова. Поэтому шатунные крышки сидят на тонюсеньких (0,02 мм) латунных прокладках, своего рода компенсаторах износа. Чтобы снизить частоту перезаливок, по мере срабатывания баббита прокладки вынимали по одной, что позволяло на какое-то время оттянуть трудоемкую операцию. Ну а поскольку при весьма рискованной диагностике на слух весьма вероятны задиры шеек, у коленчатого вала тех времен было три ремонтных размера. Как и сегодня, его можно было шлифовать.

А вот в постелях коренных подшипников мы обнаружили явный признак прогресса – вкладыши! Средний – с высокими закраинами, воспринимающими осевые силы от выключения сцепления. Эти особенности уже тогда знали.

Шатун тихохода – увесистая железяка, не чета современным ажурным конструкциям. Верхняя головка разрезная, с зажимным болтом для фиксации поршневого пальца. Пусть это и увеличивает инерционные нагрузки да вдобавок снижает механический КПД мотора, зато надежно и удобно в ремонте. А расход бензина и экология тогда мало кого волновали.

Поршни мотора алюминиевые, но, по сегодняшним меркам, непривычно длинные. Да еще с хитрой впадиной на днище и верблюжьим горбом рядом (американские инженеры исходили из тогдашних представлений о газодинамических процессах в камере сгорания). Венчают же «ансамбль» четыре (!) поршневых кольца, из которых два – маслосъемные.

Распределительный вал крутит многорядная цепь, которой хоть танк тащи из болота – не порвется. И это хорошо, ведь дорогая, поди. Но к чему стократный запас прочности – загадка.

Еще одна занятная история связана с масляным насосом. У него плавающий маслоприемник. Видимо, считали, что верхний слой масла чище. Оказывается, в базовой комплектации двигатель не имел масляного фильтра, желающим его ставили по заказу.

Наконец, все части мотора отмыты и аккуратно разложены, я приступаю к полной микрометрии деталей. Увы, результаты не порадовали. Износ основных трущихся пар запредельный. Исключение – коленвал, шейки которого достаточно было лишь отполировать. Все данные записал в таблицу и долго переводил на «дюймовый» язык, чтобы грамотно составить нужные заявки на запчасти.

Предстоял капитальный ремонт двигателя, причем с заливкой шатунов баббитом. Но эта технология – позавчерашний день, вроде искусства кладки кирпичных заводских труб. Если и найдешь мастера-умельца, то он либо не подпишется на эту работу, либо заломит сумасшедшую цену. Наконец, мне пошли навстречу за разумные деньги – в фирме «Хонсервис».

И тут нас ждала незапланированная удача! Решая нестандартную задачу, сложно заранее продумать детали во всех тонкостях. Уже в процессе ремонта неожиданно обнаружили, что на более поздних сериях этого же двигателя нижние головки шатунов снабжены вкладышами. Конечно, детали тут же выписали из-за океана! Они, правда, оказались без замков, но этот пустячок, как вы понимаете, для специалистов никакой сложности не представлял. Зато как приятно слышать мерный шелест работающей рядной «восьмерки», сделанной более семидесяти лет назад!

Нынче мотор в полностью рабочем состоянии. **ЗР**

Автор выражает признательность фирме «Хонсервис» за техническую помощь в подготовке материала.

«ГАЗОВАЯ» ДИНАМИКА

Евгений Белостоцкий из Самарской области за ответ на задачу № 46 «Слесарю слесарево» (ЗР, 2011, № 10) получает навигатор MNS-520MP фирмы Mystery Electronics – с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP от компании Philips Semiconductors.

Что же произошло со старенькой «девяткой» нашего водопроводчика? Помните, как его машина неожиданно остановилась? Мотор урчит, передача включена, а колеса не крутятся. Петрович сообразил, в чем дело, и сумел прямо на месте оживить машину. Правда, к рулю и сцеплению пришлось приноровиться, но доехать удалось.

Знатоки разобрались в ситуации не хуже героя! Некорректных ответов очень мало. Остальные постановили: разрушился привод одного из ведущих колес. (Оба одновременно не ломаются.) Лопнул, естественно, возле наружной «гранаты» – условия его работы здесь значительно сложней, чем возле внутренней. Это подтверждается и опытом эксплуатации переднеприводных автомобилей ВАЗ восьмого семейства и последующих. Например, спортсменам, у которых машины часто работают с экстремальными нагрузками, хорошо известны поломки шлицевого соединения вала со ступицей колеса: мотор работает, передача включена, гайка ступицы крутится, а колесо – нет!

Ну а если бы место поломки было возле дифференциала, то вряд ли даже самый опытный слесарь, имеющий целый арсенал инструмента, с ходу нашел подходящее решение! Гаврила же, судя по условию задачи, из этой ситуации вышел победителем – и довольно скоро. Большинство конкурсантов уверено в том, что немалую роль тут сыграл газовый ключ! Но сначала вспомним все-таки о других ваших версиях.

Вряд ли опытный человек сожжет сцепление. А если уж случилось бы – то его замена дело непростое, долгое, да и запасного в багажнике, скорей всего, не было. Это не наш случай. Другая версия: в ведомом диске сцепления провернулась шлицевая втулка. Повторяем те же возражения! Они справедливы и для *«поломки коробки»*, особенно – для *«срезания вторичного вала возле ведущей шестерни главной пары»*. Забыл человек, что это бывало на первых сериях ВАЗ-2110, а «восьмым» коробкам данная хворь не знакома. Наконец, кто-то предположил поломку дифференциала!.. Повторяем: будучи в здравом уме, таких запчастей в машине никто не возит. Зато был у Гаврилы газовый ключ!

Итак, вернемся к поломке одного из приводов. Тогда благодаря дифференциалу крутящий момент на колесах равен нулю – вот машина и не едет. Правда, кто-то считает, что *«весь крутящий момент передается на поврежденную полуось»*. Повторяем: исправный дифференциал этого не допускает. «Крутящий момент» и «вращение» – не одно и то же.

Вот мнение нашего победителя: *«Зажал слесарь вал привода газовым ключом, стянув его ручки шнуром и уперев в растяжку рычага подвески, закрепил ключ проволокой. Но при попытке тронуться машина дернулась и заглохла, причем руль чуть не вырвался из рук. Сообразил: передаточное число трансмиссии благодаря дифференциалу уменьшилось вдвое, а поскольку ведущим стало лишь одно колесо, то машину и тянет в сторону отключенного привода»*. И в самом деле, на руль действует «паразитный момент» относительно оси поворота только одного колеса. Управлять машиной довольно трудно! **ЗР**

Всем участникам конкурса – спасибо. Евгения Белостоцкого поздравляем с победой!

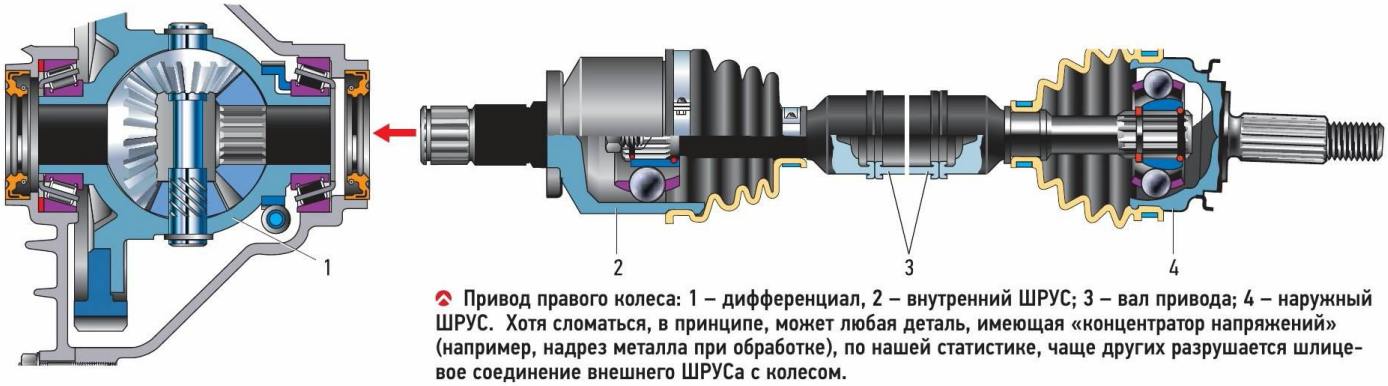
ЗАДАЧА № 49

ДИСТАНЦИЯ ОТРЫВА

«На курсах учили, что дистанция между машинами должна быть равна половине скорости, только в метрах. На спидометре 90 – значит, отмерь 45 метров. Только в этот зазор обязательно влезет какой-нибудь умник! Сам я часто держу дистанцию в считаные метры, и хоть бы что. За рулем не употребляю, реакция отменная, машина в порядке, торможу не хуже лидера. Если не прав, готов выслушать контрдоводы. Но только аргументированные!»

***От редакции.** Условимся: первая и вторая машины – одной модели, исправны, одинаково загружены, на одинаковых шинах. Скорость перед торможением 90 км/ч. До какого предела можно уменьшать дистанцию без риска ДТП?*

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 февраля 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя представим в апрельском номере ЗР.



Привод правого колеса: 1 – дифференциал, 2 – внутренний ШРУС; 3 – вал привода; 4 – наружный ШРУС. Хотя сломаться, в принципе, может любая деталь, имеющая «концентратор напряжений» (например, надрез металла при обработке), по нашей статистике, чаще других разрушается шлицевое соединение внешнего ШРУСа с колесом.

Максим Федотов из Тольятти за доводку задней полки салона получает канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Максим Курбатов** из Москвы за совет на тему «замороженной» машины – подарочный набор автомобилиста от компании «Обнинскоргсинтез». **Павел Смирнов** из Йошкар-Олы за улучшение приборной панели «Калины» – буксировочный трос-рулетку от ООО «Авто-Новь».

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

М. ФЕДОТОВ

Задние полки некоторых авто на ходу становятся источниками неприятного шума. Есть разные способы избавиться от этой неприятности, я добавлю собственный. Наклейте текстильную липучку в местах контакта панелей полки с кузовными деталями. Ее длина будет зависеть от массы и «пятна контакта» панелей, а также, разумеется, от прочности клея. Одну полоску ленты (с крючками) клеим, например, к пластиковым опорным боковинам задней полки, а другую (с петлями) – к съемной части полки вдоль ее края. Если все сделать аккуратно, то при правильном положении полки липучка не позволяет ей ни вибрировать, ни стучать на неровной дороге или скрипеть.

М. КУРБАТОВ

Зима на пике! Как лучше поступить, если автомобиль был оставлен с затянутым ручником и тормозные колодки накрепко примерзли к барабанам? Пытаетесь их сорвать, а не получается! Отогревать барабан паяльной лампой или кипятком – способы хоть и верные, но уж очень хлопотные и долгие. А вот один из давно проверенных и рациональных приемов. Отпустив ручник, нужно нанести несколько ударов молотком по головкам болтов крепления колес. Хрупкий лед треснет, и можно будет тронуться. Чуть разогнавшись, тут же притормозите – остатки льда быстро растают!

От отдела эксплуатации ЗР. *Когда колесо крепится не болтами, а гайками на шпильках, важно их не повредить. Бить по шпилькам (если потребуется) следует через мягкую проставку, например алюминиевую.*

П. СМИРНОВ

Приборная панель «Калины» неплоха, но... Однажды пятилетний сын направил на себя боковой дефлектор кондиционера – и чуть не простудился. Я вовремя не заметил эту опасность. А все оттого, что рукоятка переключения центрального дефлектора и боковых черная, поэтому с места водителя не видно, куда направлен воздух. Закрасил углубление в середине рукоятки серебристым маркером, заодно подкрасил на центральном дефлекторе направление движения потоков воздуха «Вниз» и «Вверх». Теперь все легко читается.

С. УСОВ

Чрезмерные потери масла в старом двигателе не всегда напрямую связаны с износом деталей. Причиной их может быть избыточное давление картерных газов из-за неэффективной вентиляции. Однажды в этой ситуации специалисты предложили заменить клапан на выводе вентиляции – не помогло. Но стоило снять крышки головки блока, очистить и промыть маслоотделители, двигатель перестал пожирать масло. С тех пор я всем советую следить за состоянием вентиляции картера.

От отдела эксплуатации ЗР. *Проблема не нова, но напомнить о ней полезно. При нарушении вентиляции картера двигателя обычное дело – выдавливание масла через сальники, его выпотевание на стыках деталей и т. п.*

П. ТОРИЧНЫЙ,

Московская область

Чтобы выдернуть из посадочного гнезда старый сальник, советую в его нерабочем торце просверлить пару диаметрально расположенных отверстий, ввернуть в них саморезы и, намотав на головки проволоку, сделать петлю. Остается потянуть за нее подходящим рычагом – и сальник извлечен.

Важное замечание: чтобы не повредить скрытый за сальником подшипник, на сверло надеваю ограничитель, а винты-саморезы укорачиваю, оставив минимум резьбы.

Д. ИВЛЕВ,

Московская область

Вопреки утверждениям оптимистов, слить бензин тонким шлангом из бака переднеприводного ВАЗа не проблема! Как же перекрыть к нему доступ? В том месте, где на стальную трубу заливной горловины надет большой резиновый шланг, я поставил самодельную защиту. Сделал ее из нижней части пивной банки 0,33 л, пробив в донышке несколько отверстий, и насадил снизу на металлическую трубу. А поверх натянул резиновый шланг. Для лучшей герметичности поставил дополнительный хомут.

От отдела эксплуатации ЗР. *Герметичность многослойных «бутербродов» – всегда проблема! Знатоки ставят подобного рода защитные устройства непосредственно в резиновый шланг – плотно, с натягом, и тогда дополнительные хомуты не нужны.*

ПИКАНТНЫЕ ПОДРОБНОСТИ

Даже такая маленькая машина, как «Киа-Пиканто», может доставить большие проблемы. **Игорь Козлов** подскажет, на что обратить внимание при покупке и последующей эксплуатации подержанного экземпляра.

ИСКУССТВО МАЛЫХ ФОРМ

На вторичный рынок «Пиканто» чаще попадает из женских рук. Отсюда и подход к выбору машины: в первую очередь смотрим кузов. Если заметили следы коррозии, удвойте внимание! Кузов «Пиканто» весьма вынослив, даже после шести лет эксплуатации просто так не зацветет. Ржавчина – верный знак кузовного ремонта.

Вторым признаком нередко служит электропроводка. Если версия не самая оснащенная, но на жгуте болтаются лишние колодки, то, вероятно, жгут меняли. Скорее всего, из-за повреждения в аварии. В запчасти поставляют именно такой, единый жгут, рассчитанный на максимальную комплектацию машины, а без веской причины его не ставят: проводка без мультиплекса на редкость надежна.

С электроникой хлопот больше. Возможны отказы датчика скорости, установленного на правом переднем кулаке и формирующего сигнал для спидометра. Вдобавок к подергиванию стрелки в варианте без антиблокировочной системы загорится лампа неисправности двигателя, а с нею – тормозов (сигнал обрабатывается разными блоками управления). В большинстве случаев дефект присущ варианту без упомянутой системы.

Шестидисковый аудиоцентр требует бережной загрузки дисков. Если поспешить, не дождавшись разрешающей надписи *Load* (загрузка) на дисплее, устройство «подавится». Ремонт обойдется не менее чем в 2000 рублей, однако, по наблюдениям мастеров, горький опыт не учит: те же клиенты возвращаются снова.

Следите за состоянием аккумулятора! На «Пиканто» он крохотный (больший не помещается в гнездо), поэтому в пробках склонен к разрядке. Особенно в условиях «город-ночь-зима-осадки», когда от генератора, работающего на малых оборотах, энергии недостаточно.

ЧЕРТОВА ШПОНКА

Бензиновые двенадцатиклапанники серии «Ипсилон» способны преподнести неприятный сюрприз: шпонка звездочки привода ГРМ разбивает паз на носке коленвала, вследствие чего сбиваются фазы газораспределения и двигатель в лучшем случае перестает тянуть. С 26 августа 2009 года дефект устранили, усилив соединение сопрягаемых деталей, а на конвейер и в запчасти стали поставлять новый

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Kia Picanto

ДЕБЮТ: модель с заводским индексом SA была представлена во Франкфурте в конце 2003 года. В 2011-м на автосалоне в Женеве дебютировала модель второго поколения.

КУЗОВ: 5-дверный хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – G4HE, 1,0 л, 60 л.с.; G4HG, 1,1 л, 64 л.с.; дизельный – серии U-Engine, 1,1 л, 75 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5 или A4.

ПРИВОД: передний.

РЕСТАЙЛИНГ: в 2007 году изменились бамперы, светотехника, решетка радиатора; значительно переработан интерьер, в отделке салона применены новые материалы.

КРЭШ-ТЕСТ: в 2004 году за уровень безопасности по методике EuroNCAP модель получила три звезды.

Советуем почаще проверять уровень масла в автоматической трансмиссии. За вашу внимательность автомат отблагодарит долголетием и плавной работой.

На российский рынок шли только бензиновые версии (на фото). А жаль: поставляемый в Европу дизель не только мощнее и экономичнее, но и прослыл надежным.

С незначительными скрипами обивки можно смириться, – хуже, что нет указателя температуры двигателя. На этой машине нет и тахометра. Впрочем, в версии с автоматом он не столь необходим.

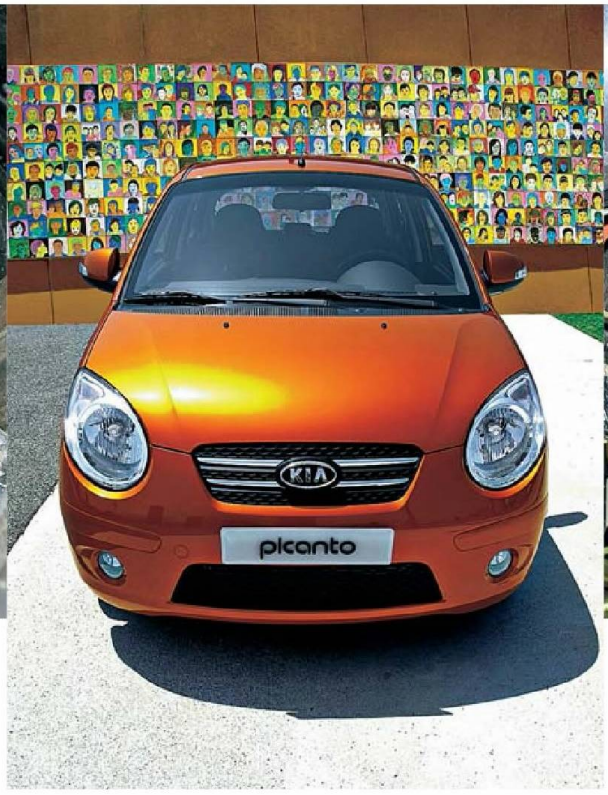
коленвал, с увеличенными на 3 и 4 мм диаметрами ступеней шейки. Но, случись менять деталь, ею одной не отделаешься: кроме шпонки изменения коснулись звездочки ГРМ, задающего диска, шкива привода вспомогательных агрегатов, центрального болта, ведущей шестерни масляного насоса и нижней крышки привода ГРМ. Представляете объем работ по замене и итоговую сумму? Причина поломки зачастую в небрежной замене привода ГРМ: стоит недоглядеть за центральным болтом – и вот вам результат. Вторая причина – отложение смол на направляющих клапанов, из-за чего возрастает сопротивление вращению распредвала. Советуем регулярно промывать форсунки без демонтажа, ведь при этом очищаются и направляющие.

Допустим, паз на старом коленчатом валу цел, но надо заменить другие детали, упомянутые выше. Не переживайте – их поставляют в запчасти наряду с деталями нового образца.

Привод ГРМ по регламенту меняют через 90 тыс. км, но были случаи, когда ремень рвался раньше. Дилеры рекомендуют сократить интервал до 60–75 тыс. км. С такой же периодичностью регулируем зазоры в клапанном механизме. Схема простейшая: винт с контргайкой на коромысле.

Порой моторы перегревались, отчего коробилась головка блока. Здесь вина полностью лежит на владельцах,

Многие детали передней подвески позаимствованы у более тяжелых моделей концерна «Киа-Хёндай», поэтому служат довольно долго. Например, шаровые опоры – более 150 тыс. км.



В задней подвеске с упругой балкой ломаться просто нечему. Амортизаторы порой потеют, но при этом исправно гасят раскачку кузова. Ревизию тормозов проводим каждые 30 тыс. км, не реже.

не следящих за чистотой радиатора. Вполне естественно, что, забитый грязью, он не в состоянии поддерживать нормальный температурный режим двигателя.

Самая распространенная ошибка блока управления двигателем указывает на неисправность датчика кислорода, хотя сам датчик тут ни при чем. Виноваты перебои в воспламенении из-за неисправной свечи: излишки топлива попадают в нейтрализатор, что воспринимается датчиком как «богатая смесь» (хотя блок управления уменьшает время открытия форсунок, дабы уберечь нейтрализатор), – и, пока не замените свечи, датчику не будет хватать кислорода. По регламенту свечи положено менять через 30 тыс. км, но порой они едва дотягивают до 15 тысяч.

КАША С МАСЛОМ

Зачастую свечи виноваты и в подергивании при переключении передач на машине с АКП – по наблюдениям, более чем в 80% случаев. А владельцы, не разобравшись в проблеме, грешат на коробку и стремятся поскорее заменить в ней масло. Производитель рекомендует использовать ESSO JWS 3314 (45000-34D00 по классификации «Киа»), однако купить его в некоторых регионах России невозможно. Даже на заказ! По крайней мере, на это жалуются владельцы на интернет-форуме. Письмо с просьбой разобраться пришло и к нам в редакцию.

Выяснилось, что на этом масле свет клином не сошелся. Японский автомат фирмы Jatco был изначально спроектирован для «Ниссана», поэтому в первую очередь годится оригинальное ниссановское масло KLE22-00004 ATF Matic Fluid D, литр которого стоит около 1800 рублей. Приемлемы и другие заменители: Ravenol 4014835714359 (2200 руб./л) или Ravenol 4014835714311 (самый дешевый – 460 руб./л). Также можно использовать оригинальное масло General Motors 93742563 (1750 руб./л). Все они, по сути, аналоги того самого ESSO JWS 3314. А вот заливать Dexron III категорически не рекомендуется! Обращаем на это внимание не только владельцев, но и региональных дилеров. Хотя понять последних можно: не поедешь ведь за тысячи километров в столицу закупать масло. Скорее, это задача представительства компании.

Почти все поломки АКП так или иначе связаны с неквалифицированным обслуживанием и небрежной эксплуатацией. Если регулярно следить за маслом и тепловым режимом агрегата, а также за исправностью систем зажигания и питания двигателя, проблем, скорее всего, не будет. Отказ датчика оборотов выходного вала не в счет: дефект не массовый. Кстати, правый приводной вал машин, выпущенных в феврале 2010 года, меняли по гарантии из-за дефекта обработки

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	4200
Накладка бампера переднего/заднего	5000/4500
Блок-фара/фонарь	6000/4500
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	210/450/1250/850
Свечи зажигания (комплект)	620
Ремень генератора	500
Регулятор холостого хода	6000
Датчик оборотов выходного вала АКП	1500
Датчик скорости спидометра	7700
Сцепление (корзина, диск и выжимной подшипник)	4600
Опорные подшипники стоек (пара)	3600
Тормозные диски передние	5800

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика систем двигателя	750
Диагностика ходовой части и тормозов	1050
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	1350
Замена свечей зажигания	600
Замена привода ГРМ	4800
Промывка форсунок	1800
Замена масла в МКП и АКП	1350
Замена втулок стабилизатора передней подвески	450
Замена тормозных колодок передних/задних	1050/2400
Регулировка углов установки колес	1800
Нормочас	1500

в зоне внутреннего ШРУСа. Но и таких авто было немного – около 1600 штук, включая европейский рынок.

При тугом переключении МКП регулируем привод. Сцепление в среднем служит 100–120 тыс. км. Если к этому сроку педаль стала ватной, поменяйте заодно вилку сцепления и направляющую втулку.

МЕЛОЧИ ЖИЗНИ

На некоторых машинах 2009–2010 годов выпуска по гарантии меняли шины. Не обязательно все пять, порой пару на одной оси, поскольку лишь в небольших партиях родных шин «Кумхо» был выявлен дефект корда.

В передней подвеске заслуживают внимания опорные подшипники стоек. Если при повороте руля слышите скрип и ощущаете дробление, не только замените опоры, но и поставьте пылезащитные крышки нового образца. С последними узел живет без бед. Обычно к 60 тыс. км начинает стучать правый рулевой наконечник. Стойки стабилизатора ходят порой под 120 тыс. км, а втулки – 60 тысяч. Шаровые опоры и сайлент-блоки довольно живучи.

На некоторых машинах, выпущенных до августа 2007 года, неприятно сопел и булькал ГУР. Проблему решили просто: в шланг обратной магистрали вставили жиклер. Важно лишь, чтобы отверстие было с аккуратными фасками. На российский рынок поставляли только машины с ГУРом, а в страны Европы – с ЭУРом. Полезно знать, что стуки в рейке с электроусилителем устраняют заменой пружины, поджимающей скользящий сухарь, – это касается машин до 2007 года выпуска.

Передние тормозные колодки служат 30 тыс. км, задние (только барабанные) – около 60 тысяч. Бывает, коробятся передние диски, проточка помогает не всегда. По естественному же износу их хватает на два-три комплекта колодок. С 2006 года изменили лабиринт крышки тормозного бачка, связывающий полость бачка с атмосферой, – через прежний жидкость довольно быстро загрязнялась.

Стоимость километра пробега оказалась самой низкой за всю историю этой рубрики: в целом машина надежна. Конечно, если ухаживать за ней и не экономить на сервисе. **ЗР**

Благодарим ТСК «Автомир Дмитровка» (Москва) и интернет-сообщество club-picanto.ru за содействие в подготовке материала.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

МОДЕЛЬ	1,0 л, МКП	1,1 л, АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	275 000	324 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	59 720	62 620
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Датчик скорости (или ABS)	8450	
Промывка форсунок (два раза)	3600	
Очистка радиатора (промывка под малым напором)	3000	
Сцепление	13 600	–
Опорные подшипники передних стоек	6600	
Рулевые наконечники (с регулировкой схождения)	5700	
Стойки и втулки стабилизатора передней подвески	2600	
Тормозные диски и колодки передние	8850	
Тормозные колодки передние (две замены)	6100	
Тормозные колодки задние	4900	
ИТОГО	**398 120**	**436 420**
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	220 000	277 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	178 120	159 420
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	5,9	6,5
Расходы на топливо (А92, 27,5 руб./л)	121 690	134 060
Стоимость 1 км пробега (ЗР, 2011, № 1, 12)	3,99	3,91
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Ремонт аудиоцентра с CD-чейнджером	2000	
Комплект деталей с распредвалом нового образца	36 500	41 500
Датчик оборотов выходного вала АКП	–	2550
Втулки стабилизатора передней подвески	750	
Масло АКП (4 л)	–	9350

** Цены на ноябрь 2011 года, ремонт, запчасти и ТО у дилера.*
*** Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.*

Просторно здесь лишь вот таким игрушкам. Для багажа места маловато.

УДАР ПО ПРАВИЛАМ

За два последних года по методике EuroNCAP проверили безопасность 60 моделей, 48 из которых прошли тест на «отлично». Единственный представитель Китая заработал две звезды, еще две машины не поднялись выше трех звезд. Кстати, одна из них представляет большой интерес для российских покупателей. **Кирилл Милешкин** подвел итоги испытаний.

РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ?

Безопасной должна быть любая машина, независимо от класса. Свежий пример – «Шевроле-Авео». В части защиты передних седоков выше недорогого хэтчбека прыгнули лишь семь моделей, в том числе гораздо более крупные «Форд-Рейнджер», «Мерседес-Бенц ML» и «Фольксваген-Шаран». А на счету компактной «Альфы Ромео-Джульетта» и вовсе лучший показатель за два года: 97% защиты для водителя и переднего пассажира.

В троечниках – потенциальный бестселлер российского рынка «Дачия-Дастер», покоряющий наши просторы под более презентабельной эмблемой «Рено». При этом учитывайте, что эксперты разбили вариант с четырьмя подушками безопасности, а большинство проданных у нас кроссоверов, скорее всего, укомплектуют (по аналогии с «Логаном» и «Сандеро») лишь парой фронтальных, а то и вовсе одной. Впрочем, опасным этот автомобиль называть некорректно; более того, его показатель очень даже неплох для бюджетной модели. Другой автомобиль, выступивший на три звезды, – «Ситроен-Немо». Он недружелюбен в первую очередь к седокам на передних креслах.

«Киа-Пиканто» подвела защита пешеходов и ограниченный набор средств активной безопасности, а «Мицубиси i-MiEV», отдувавшийся еще и за близнецов «Пежо-iOn» и «Ситроен C-Zero», не понравился взрослым манекенам при фронтальном и боковом ударах. Результат – четыре звезды. Кстати, электромобили и гибриды после удара дополнительно проверяют на безопасность и целостность аккумуляторов и всей электрической части. Пока за это не предусмотрено ни штрафных, ни бонусных баллов, но рост поголовья таких машин в ближайшем будущем непременно повлечет за собой соответствующие поправки.

Подтверждением того, что большая машина не гарантирует высший уровень безопасности, стали сразу несколько моделей, не набравшие 80% (граница между пятью и четырьмя звездами) за защиту взрослых пассажиров. Если с «СЕАТом-Эксео» (по сути, предыдущее поколение «Ауди-А4») все понятно: возраст! – то относительно свежие «Мазда CX-7» и «Ягуар-XF» неприятно удивили. Причем «англичанин», претендующий на положение в премиум-классе, провалился по всем категориям! У минивэна «Лянча («Крайслер»)-Вояджер», выступившего также на четверку, хромает безопасность водителя и переднего пассажира, защита

детей посредственная. Два других перебежчика из США – «Лянча-Тема» («Крайслер-300С») и «Фиат-Фримонт» (он же «Додж-Джорни») – набрали пять звезд, но детальный анализ выявляет их проигрыш машинам с других континентов.

ОТЛИЧНИК – НОРМА ЖИЗНИ

Все разбитые автомобили «Хёндай» вошли в число лучших по защите внутри салона, хотя над безопасностью пешеходов стоит поработать. И пример для подражания перед глазами – микровэн «Хёндай-ix20», показавший отличные результаты в пешеходных тестах. И кто после этого посмеет обвинить корейцев в отставании от ведущих мировых производителей?

Сразу две сенсации преподнес новый «Форд-Рейнджер»: первым среди пикапов заработал максимум звезд и обеспечил аж 81% защиты для пешеходов. В последней номинации хорошо показал себя и другой новичок в модельном ряду – несомненный российский бестселлер «Форд-Фокус».

Однако многие автомобили в испытаниях на безопасность пешеходов продемонстрировали далеко не лучшие результаты. Четыре новинки французского альянса – «Ситроен-С4», DS4, DS5 и «Пежо-508» – с трудом перешагнули минимально необходимый для пяти звезд барьер в этой дисциплине. По самому краю прошли гибридный «Опель-Ампера» и даже «Ауди-А6» – вот уж чего не ожидаешь от премиум-класса. Более того, в рамках ужесточенных в 2012 году требований отличниками стала бы лишь четверть разбитых моделей!

«Ауди-А6» с натянутой пятеркой за пешеходную безопасность не единственный такой среди дорогих автомобилей. «Мерседес-Бенц ML» заработал пограничные 75% за защиту детей. Причем в новейшей истории EuroNCAP машины с трехлучевой звездой в этой дисциплине не набирали больше 77%. Есть претензии и к БМВ: кроссовер X3 обеспечивает слабую защиту грудной клетки при ударе о столб. Хотя при сравнении свежих результатов ведущей немецкой тройки лидерство у БМВ.

Безопасность водителя и пассажиров при стандартных ударах сомнений не вызывает. А вот новые виды испытаний часто выявляют просчеты в конструкции. Это доказала недавно введенная имитация наезда сзади: в отличники порой не попадают даже модели с активными подголовниками.

Желаете подробностей – изучайте результаты тестов и комментарии.

«Киа-Пиканто» ★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	31 балл (86%)
Защита детей	40 баллов (83%)
Защита пешеходов	17 баллов (47%)
Превентивная безопасность	3 балла (43%)

При боковом ударе хэтчбек получил штраф за открывшуюся заднюю дверь. Подголовник отработал на тройку, а в столкновении с пешеходом гуманность проявляет лишь бампер.

«Шевроле-Авео» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	34 балла (95%)
Защита детей	43 балла (87%)
Защита пешеходов	19 баллов (54%)
Превентивная безопасность	7 баллов (93%)

Отличная (даже по меркам более крупных моделей) защита людей внутри салона. Невысокий, на первый взгляд, уровень безопасности пешеходов выглядит достойно на фоне других испытуемых.

«Мицубиси i-MiEV» ★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	26 баллов (73%)
Защита детей	38 баллов (78%)
Защита пешеходов	17 баллов (48%)
Превентивная безопасность	6 баллов (86%)

Кузов перенес фронтальный удар на пределе возможностей, а при боковом замок не удержал водительскую дверь. Встреча со столбом выявила откровенно плохую защиту грудной клетки. Зато электрическая часть после крэш-теста претензий не вызвала.

«Сузуки-Свифт» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	34 балла (94%)
Защита детей	40 баллов (82%)
Защита пешеходов	22 балла (62%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Тройку автомобиль получил за защиту грудной клетки в столбовом крэш-тесте. Кроме того, передняя кромка капота безжалостна к тазобедренной области (ноль баллов). В остальном уровень безопасности очень высокий.

«Фольксваген-Джетта» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	34 балла (94%)
Защита детей	42 балла (86%)
Защита пешеходов	20 баллов (56%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Эксперты оценили «Джетту» чуть выше, чем «Фокус», но отметили те же недостатки при столкновении со столбом. Для пешехода опасна передняя кромка капота и части, куда приземляется голова взрослого.

«Дачия-Дастер» ★★★

Защита водителя и переднего пассажира	27 баллов (74%)
Защита детей	38 баллов (78%)
Защита пешеходов	10 баллов (28%)
Превентивная безопасность	2 балла (29%)

Фронтальный удар выявил средний уровень защиты грудной клетки водителя и пассажира. При столкновении со столбом датчики на груди манекена зафиксировали чрезмерные нагрузки. На «удовлетворительно» отработал подголовник при наезде сзади.

БМВ 1-й серии ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	33 балла (91%)
Защита детей	41 балл (83%)
Защита пешеходов	23 балла (63%)
Превентивная безопасность	6 баллов (86%)

Премиум-марке попеняли за слабую защиту грудной клетки при встрече со столбом и выставили «удовлетворительно» за работу спинки сиденья и подголовника при наезде сзади.

«Форд-Фокус» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	33 балла (92%)
Защита детей	40 баллов (82%)
Защита пешеходов	26 баллов (72%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Единственную оценку «удовлетворительно» эксперты поставили за риск травмы грудной клетки при столбовом ударе. Даже перебегать дорогу перед «Фокусом» безопаснее, чем перед многими другими: третий результат среди всех тестов за два года.

«Ситроен-С4» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	32 балла (90%)
Защита детей	42 балла (85%)
Защита пешеходов	15 баллов (43%)
Превентивная безопасность	7 баллов (97%)

Эксперты выявили слабую защиту грудной клетки при столкновении со столбом, а также средний риск травмы шеи при ударе сзади. В части безопасности пешеходов у С4 в традициях многих последних французских новинок далеко не лучшие показатели.

«Вольво-V60» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	34 балла (94%)
Защита детей	40 баллов (82%)
Защита пешеходов	23 балла (64%)
Превентивная безопасность	7 баллов (100%)

Редкий случай: защита переднего пассажира при фронтальном ударе чуть хуже, чем у водителя. Полный набор средств для предотвращения аварии – в традициях марки, а вот защита детей разочаровала: уровень ниже ожидаемого.

«Ауди-А6» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	33 балла (91%)
Защита детей	41 балл (83%)
Защита пешеходов	15 баллов (41%)
Превентивная безопасность	6 баллов (86%)

Водительская дверь распахнулась при боковом ударе. При столкновении со столбом машина посредственно оберегает грудную клетку седока. Защита тазобедренной области пешехода оценена экспертами нулем баллов, а дружелюбен к «безлошадным» лишь бампер.

«Пежо-508» ★★★★★

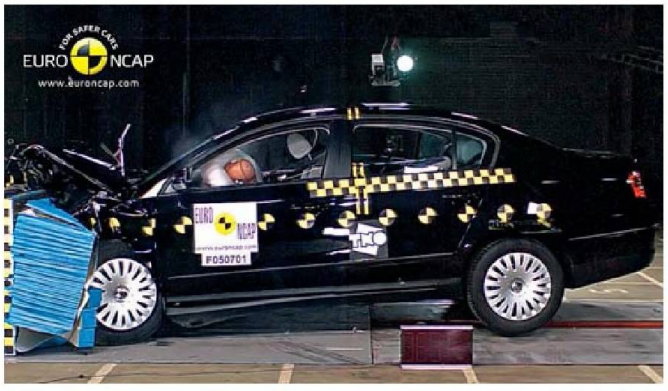
Защита водителя и переднего пассажира	32 балла (90%)
Защита детей	43 балла (87%)
Защита пешеходов	15 баллов (41%)
Превентивная безопасность	7 баллов (97%)

Модель, как и три родственных «ситроена», едва уложилась в нормы по защите пешеходов. В остальном эксперты не нашли недостатков, отметив высокий уровень активной безопасности.

БМВ 5-й серии ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	34 балла (95%)
Защита детей	41 балл (83%)
Защита пешеходов	28 баллов (78%)
Превентивная безопасность	7 баллов (100%)

Машина первой добилась 100% за набор средств активной безопасности. Жаль, лидерству в деле защиты пешеходов помешал жесткий передний край капота, который, кстати, оснащен приподнимающим механизмом для минимизации травм головы.



«Фольксваген-Пассат» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	33 балла (91%)
Защита детей	38 баллов (77%)
Защита пешеходов	19 баллов (54%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Результаты фронтального и боковых ударов взяты для модели 2005 года – эксперты считают, что основные элементы, влияющие на безопасность, у прежнего «Пассата» и у нынешнего идентичны. Замечания касались лишь защиты пешеходов.

«Ягуар-XF» ★★★★

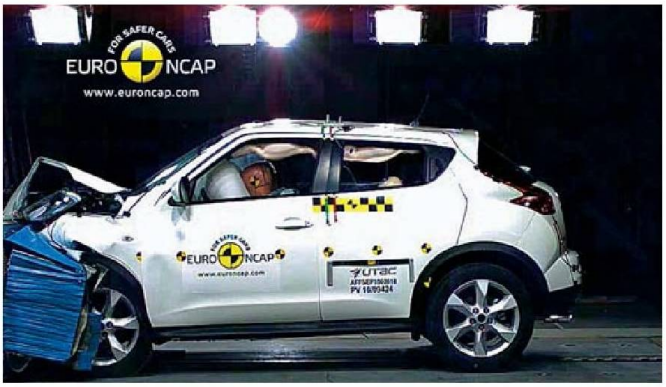
Защита водителя и переднего пассажира	28 баллов (78%)
Защита детей	32 балла (65%)
Защита пешеходов	16 баллов (43%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

В зоне риска при фронтальном ударе колени, бедра и тазобедренная область передних седоков. Защита грудной клетки при встрече со столбом признана слабой. На тройку работают спинка и подголовник водительского сиденья при наезде сзади.

«Мерседес-Бенц» Е-класса ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	31 балл (86%)
Защита детей	38 баллов (77%)
Защита пешеходов	21 балл (59%)
Превентивная безопасность	6 баллов (86%)

Автомобиль получил замечания за средний уровень защиты грудной клетки при ударе о столб и шеи водителя при наезде сзади. В целом, если учесть класс и стоимость модели, безопасность водителя и пассажиров (в особенности детей) могла быть и выше.



«Ниссан-Джук» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	31 балл (87%)
Защита детей	40 баллов (81%)
Защита пешеходов	15 баллов (41%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Элементы панели приборов, по оценке экспертов, могут нанести травмы коленям и бедрам водителя и пассажиров, поэтому снизили оценку за фронтальный удар. При столкновении с пешеходом в относительной безопасности лишь голова ребенка.

«Форд С-МАХ» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	33 балла (92%)
Защита детей	41 балл (83%)
Защита пешеходов	18 баллов (50%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Компактвэн подтвердил высокий уровень безопасности последних новинок от «Форда». Как и в случае многих других испытуемых, есть претензии к жесткости передней кромки капота и защите грудной клетки при столкновении со столбом.

«Мицубиси-ASX» ★★★★★

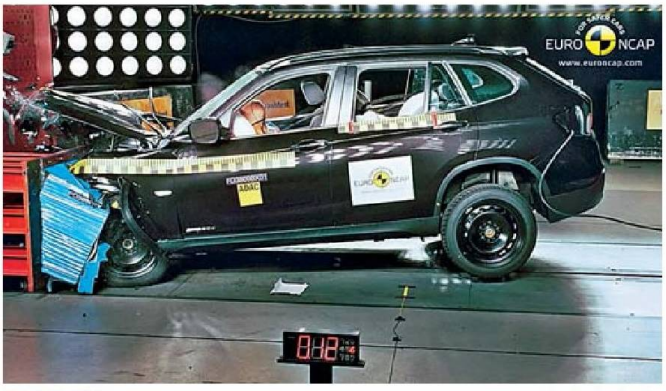
Защита водителя и переднего пассажира	31 балл (86%)
Защита детей	38 баллов (78%)
Защита пешеходов	22 балла (60%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Кроссовер выделился повышенным риском травм ступней водителя и слабой защитой грудной клетки в столбовом крэш-тесте. Из положительных моментов отметили сравнительно высокую безопасность для пешеходов.

«Лендвинд-CV9» ★★

Защита водителя и переднего пассажира	12 баллов (34%)
Защита детей	22 балла (45%)
Защита пешеходов	11 баллов (31%)
Превентивная безопасность	2 балла (29%)

Глядя на результаты фронтального крэш-теста, легче перечислить те части тела, которые не подвержены риску: это голова и голени. Безопасность остальных оценена на тройку. Грудная клетка плохо защищена при боковом ударе. Слабая защита пешеходов.



БМВ-Х1 ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	31 балл (87%)
Защита детей	42 балла (86%)
Защита пешеходов	23 балла (64%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Тройку младший из кроссоверов БМВ получил лишь за риск травм при хлыстовом ударе и повышенные нагрузки на грудную клетку при самом суровом испытании – столкновении со столбом. У сбитого пешехода есть все шансы отделаться минимальными травмами.

«Хёндай-ix35» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	32 балла (90%)
Защита детей	43 балла (88%)
Защита пешеходов	20 баллов (54%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

При боковом крэш-тесте не открылась полностью шторка безопасности, из-за чего снизили оценку за защиту головы. В части пешеходной безопасности конструкторам следует поработать над излишне жестким капотом.

«Мерседес-Бенц GLK» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	32 балла (89%)
Защита детей	37 баллов (76%)
Защита пешеходов	17 баллов (47%)
Превентивная безопасность	6 баллов (86%)

Пункты, не понравившиеся экспертам, у компактного вседорожника такие же, как и у Е-класса: средняя защита грудной клетки при ударе о столб и шеи водителя при наезде сзади. При этом уровень безопасности детей и пешеходов еще ниже, чем у седана.

«Киа-Спортидж» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	33 балла (93%)
Защита детей	42 балла (86%)
Защита пешеходов	18 баллов (49%)
Превентивная безопасность	6 баллов (86%)

Люди в салоне автомобиля могут чувствовать себя полностью защищенными. Претензии при столкновении с пешеходом те же, что и к соплатформенному «Хёндай-ix35».

«Фольксваген-Амарок» ★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	31 балл (86%)
Защита детей	32 балла (64%)
Защита пешеходов	17 баллов (47%)
Превентивная безопасность	4 балла (57%)

Единственный серьезный просчет – слабая защита грудной клетки при ударе в столб. Уровень безопасности для шеи при наезде сзади оценен как средний, равно как и для груди водителя при фронтальном столкновении.

«Мазда CX-7» ★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	27 баллов (76%)
Защита детей	39 баллов (79%)
Защита пешеходов	16 баллов (43%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Фронтальный удар выявил средний уровень защиты коленей и бедер передних седоков. Наезд сзади окрасил шею манекена красным цветом: недостаточная защита! Перевозимые в машине дети в безопасности, а вот к пешеходам снисходителен лишь бампер.

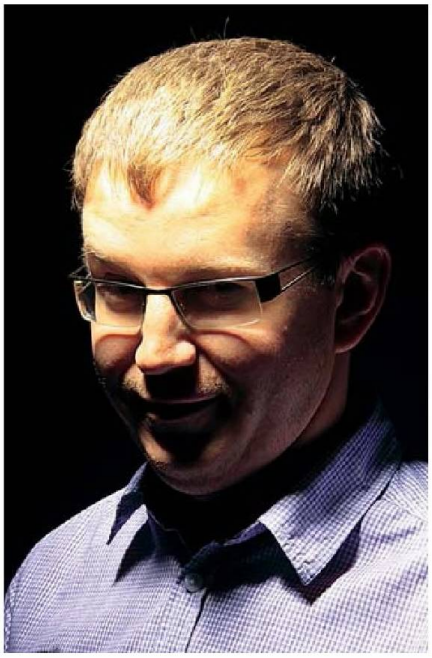
«Форд-Рейнджер» ★★★★★

Защита водителя и переднего пассажира	34 балла (96%)
Защита детей	42 балла (86%)
Защита пешеходов	29 баллов (81%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)

Получить самый высокий балл 2011 года за защиту водителя и пассажира помешали итоги наезда сзади. Забота о маленьких седоках также на высоком уровне, но настоящую сенсацию пикап сотворил при тесте на безопасность пешехода.

МЕЖДУ АНГЕЛОМ И БЕСОМ

Дорога, две полосы движения разделены сплошной линией. Автобус задержался на остановке. Вы объезжаете неожиданное препятствие... и тут же попадаете в объятия инспектора ДПС! Служивый объявляет: левыми колесами вы, дескать, пересекли сплошную линию. Что делать? Искушает двуликий **Сергей Смирнов**.



ПО ЗАКОНУ

Обвинение в большинстве случаев опирается на рапорт и схему правонарушения, составленные инспектором ДПС. Если нарушение зафиксировано фото- или видеокамерой, тут шансов нет. В отсутствие документальных доказательств (фото, видео) надо записать в протокол: не согласен, нарушения не было. Туда же внести данные свидетелей (пассажиры, водители автомобилей, проезжавших мимо), способных подтвердить вашу позицию. Уповать на то, что за объезд препятствия положен лишь штраф, не стоит. Верховный суд разъяснил: автобус, высаживающий пассажиров, препятствием не считается. Значит, дело решит суд, на кону ваше водительское удостоверение.

Не резон надеяться и на то, что выезд на встречку лишь двумя колесами расценят более гуманно. В правилах четко прописано: на встречную полосу выезжать запрещается, не важно как. Ваш единственный шанс – показать суду несостоятельность обвинения ГИБДД. В ход идут свидетельские показания; напирайте на то, что позиция инспектора ДПС ничем документально не подтверждена. По закону, если в деле имеются противоречивые доказательства и нет неопровержимых фактов виновности водителя, дело прекращают. Этого требует установленный КоАП РФ принцип презумпции невиновности. Не смогли убедить судью в своей правоте – жалуйтесь в вышестоящую судебную инстанцию. При грамотном подходе и упорстве удается (крайне редко!) добиться отмены решения о лишении права управления.Но польза от «бодания с дубом» все-таки есть: наш суд, конечно же, неумолим, однако вправе назначить минимально возможный срок лишения прав – четыре месяца.

Итак, эффективность – меньше 1%.

ПО ПОНЯТИЯМ

С инспектором можно и нужно договариваться! Не верь никому, в суде добиться правды не получится. Адвокаты – лишняя трата денег. Главное – показать инспектору свое доброе намерение решить вопрос на месте. Причем сразу: если он начнет составлять протокол, цена увеличится. Тут важно не попасться на провокацию: Уголовный кодекс никто не отменял. Поэтому инспектор ГАИ будет предельно внимателен и осторожен. Для начала с ним нужно условиться о сумме. Переговоры вести вне машины, руки вынуть из карманов, объясняться самыми нейтральными выражениями.

«Пятнадцать, нормально?» Согласитесь, понять, о чем тут речь, смогут лишь непосредственные участники разговора. С какой суммы начинать торг, водители обычно знают: ставки подобных соглашений в каждом регионе свои. В столице, к примеру, за встречку – это как раз от 15 тысяч рублей. Хотя ценники, конечно, никто не развешивает и договориться можно дешевле.

Деньги передавать незаметно! Делать это на улице, стать так, чтобы спиной прикрыть сделку от спрятанной (чем черт не шутит!) видеокамеры. Получилось? Ну вот, что и требовалось доказать. Не такая уж большая плата за возможность ездить дальше – 15 тысяч... Что, не получилось? На руках защелкнулись наручники? Значит, где-то недоработали. Ничего страшного, хороший адвокат поможет избежать лишения свободы. Правда, это намного дороже – раз эдак в двадцать. Но ничего, в следующий раз я надежный способ расскажу, проверенный...

Эффективность способа – примерно 60%, но можно и загреметь.

ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ – КОРРУПЦИИ

Почему многие следуют советам от лукавого? Все просто. По большому счету государство само провоцирует водителей на такие поступки. Ведь в кодексе записано, что нарушения должны разбираться всесторонне, с учетом всех нюансов и обстоятельств. В нашей ситуации водитель, возможно, нарушил ПДД, выехав двумя колесами на встречную полосу. Но почему он это сделал? Потому, что городские власти не построили карман для автобуса, вот он и перекрыл движение. Назвать такой объезд выездом на встречку можно с большой натяжкой. Ведь водитель убедился в отсутствии встречных машин, для их проезда оставалось место. Маневр получился вынужденным, вдобавок безопасным. Однако наказание за это грозит ровно такое же, как за обгон на большой скорости по встречке на узком, опасном шоссе. Инспектора же все эти рассуждения не интересуют, ему важен сам факт и количество оформленных за время дежурства протоколов.

А суд – просто карающий орган. Что же в итоге? В первом полугодии 2011 года за выезд на встречную полосу в России наказаны 91 472 человека (85 052 лишены права управления, 6416 оштрафованы, так как их нарушения зафиксировали автоматические видеокамеры). И только четыре (!) водителя во всей стране сумели доказать невиновность. То есть вероятность отстоять свою позицию в справедливом российском суде составляет... четыре тысячных процента! Неудивительно, что большинство предпочитает «договариваться на месте»...

Что делать? Правильный выход из сложившейся ситуации – менять законодательство. Наказание должно соответствовать тяжести совершенного нарушения. Я считаю: необходимо четко прописать все варианты выезда на встречную полосу и для каждого установить меру ответственности.

НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД (красным цветом выделены изменения, вступающие в силу с 1 июля 2012 года)

Нарушение ПДД	Статья КоАП	Наказание
Управление незарегистрированным транспортным средством (ТС)	ч. 1 ст. 12.1	штраф 300–800 рублей
Управление легковым такси, автобусом или грузовым автомобилем, предназначенным для перевозок людей, с числом мест для сидения более чем восемь (кроме места для водителя), ТС, предназначенным для перевозок опасных грузов, без государственного технического осмотра или технического осмотра	ч. 2 ст. 12.1	штраф 300–800 рублей (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Управление ТС с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта регистрационными знаками	ч. 1 ст. 12.2	предупреждение или штраф 500 рублей
Управление ТС без регистрационных знаков, без установленных на предусмотренных для этого местах регистрационных знаков либо управление ТС с регистрационными знаками с материалами, препятствующими или затрудняющими их идентификацию	ч. 2 ст. 12.2	штраф 5000 рублей или лишение права управления на срок от одного до трех месяцев
Установка на ТС подложных государственных регистрационных знаков	ч. 3 ст. 12.2	штраф для водителей 2500 рублей, для должностных лиц предприятий, ответственных за эксплуатацию ТС, от 15 000 до 20 000 рублей, для предприятий от 400 00 до 500 000 рублей
Управление ТС с подложными регистрационными знаками	ч. 4 ст. 12.2	лишение права управления на срок от шести месяцев до одного года
Управление ТС водителем, не имеющим при себе документов на право управления, регистрационных документов на транспортное средство и документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения ТС	ч. 1 ст. 12.3	предупреждение или штраф 100 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Управление ТС водителем без полиса ОСАГО (договор заключен, но полиса нет при себе), лицензионной карточки, путевого листа или товарно-транспортных документов	ч. 2 ст. 12.3	предупреждение или штраф 100 рублей
Перевозка пассажиров и багажа легковым транспортным средством (такси) без разрешения	ч. 2.1 ст. 12.3	штраф 5000 рублей
Передача управления ТС лицу, не имеющему при себе документов на право управления	ч. 3 ст. 12.3	предупреждение или штраф 100 рублей
Установка на передней части ТС световых приборов с огнями красного цвета или световозвращающих приспособлений красного цвета, световых приборов, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации	ч. 1 ст. 12.4	для граждан штраф 2500 рублей с конфискацией устройств, для должностных лиц, ответственных за эксплуатацию ТС, от 15 000 до 25 000 рублей с конфискацией, для юридических лиц от 400 000 до 500 000 рублей с конфискацией (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Установка на ТС без разрешения устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации) или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси	ч. 2 ст. 12.4	для граждан штраф 2500 рублей с конфискацией указанных устройств; для должностных лиц, ответственных за эксплуатацию ТС, 20 000 рублей с конфискацией; для юридических лиц 500 000 рублей с конфискацией (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Незаконное нанесение на наружные поверхности ТС специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб или цветографической схемы легкового такси	ч. 3 ст. 12.4	для граждан штраф 2500 рублей; для должностных лиц, ответственных за эксплуатацию ТС, 20 000 рублей; для юридических лиц 500 000 рублей (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств эксплуатация запрещена, за исключением неисправностей и условий, указанных в частях 2–6 статьи 12.5	ч. 1 ст. 12.5	предупреждение или штраф 100 рублей
Управление ТС с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе автопоезда)	ч. 2 ст. 12.5	штраф от 300 до 500 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Управление ТС, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета, либо световозвращающие приспособления красного цвета, либо световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств	ч. 3 ст. 12.5	лишение права управления ТС на срок от шести месяцев до одного года с конфискацией указанных приборов и приспособлений (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Управление ТС, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств	ч. 3.1 ст. 12.5	штраф 500 рублей (с 01.07.2012 года запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Управление ТС, на котором без соответствующего разрешения установлены устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации)	ч. 4 ст. 12.5	лишение права управления ТС на срок от одного года до полутора лет с конфискацией указанных устройств (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Управление ТС, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси	ч. 4.1 ст. 12.5	штраф 5000 рублей с конфискацией предмета административного правонарушения (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Использование при движении ТС устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), установленных без соответствующего разрешения	ч. 5 ст. 12.5	лишение права управления на срок от полутора до двух лет с конфискацией указанных устройств (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Управление ТС, на наружные поверхности которого незаконно нанесены специальные цветографические схемы автомобилей оперативных служб	ч. 6 ст. 12.5	лишение права управления на срок от одного года до полутора лет (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)
Управление ТС, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси	ч. 7 ст. 12.5	штраф 5000 рублей
Управление ТС водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, перевозка пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, управление мотоциклом либо перевозка на мотоцикле пассажиров без мотошлемов или в незастегнутых мотошлемах	ст. 12.6	штраф 500 рублей

ДОКУМЕНТЫ

СВЕТ, ЦВЕТ

Нарушение ПДД	Статья КоАП	Наказание
Управление ТС водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды)	ч. 1 ст. 12.7	штраф 2500 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Управление ТС водителем, лишенным права управления транспортным средством	ч. 2 ст. 12.7	административный арест на срок до 15 суток или штраф 5000 рублей для лиц, в отношении которых не может применяться административный арест* (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Передача управления ТС лицу, заведомо не имеющему права управления (за исключением учебной езды) или лишенному такого права	ч. 3 ст. 12.7	штраф 2500 рублей
Управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения	ч. 1 ст. 12.8	лишение права управления на срок от полутора до двух лет (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Передача управления ТС лицу, находящемуся в состоянии опьянения	ч. 2 ст. 12.8	лишение права управления на срок от полутора до двух лет
Управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления либо лишенным права управления	ч. 3 ст. 12.8	административный арест на срок до 15 суток или штраф 5000 рублей для лиц, в отношении которых не может применяться административный арест* (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Повторное совершение правонарушения, предусмотренного частью 1 или 2 статьи 12.8	ч. 4 ст. 12.8	лишение права управления на три года (с 01.07.2012 года автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Превышение скорости: от 10 до 20 км/ч	ч. 1 ст. 12.9	предупреждение или штраф 100 рублей
Превышение скорости: от 20 до 40 км/ч	ч. 2 ст. 12.9	штраф 300 рублей
Превышение скорости: от 40 до 60 км/ч	ч. 3 ст. 12.9	штраф 1000–1500 рублей
Превышение скорости более чем на 60 км/ч	ч. 4 ст. 12.9	штраф 2000–2500 рублей или лишение права управления на срок от четырех до шести месяцев
Пересечение ж/д пути вне ж/д переезда, выезд на ж/д переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, остановка или стоянка на ж/д переезде	ч. 1 ст. 12.10	штраф 500 рублей или лишение права управления на срок от трех до шести месяцев
Нарушение правил проезда через ж/д переезды, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10	ч. 2 ст. 12.10	штраф 100 рублей
Повторное совершение правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.10	ч. 3 ст. 12.10	лишение права управления на один год
Движение по автомагистрали на ТС, скорость которого по технической характеристике или по его состоянию менее 40 км/ч, а также остановка на автомагистрали вне специальных площадок для стоянки	ч. 1 ст. 12.11	предупреждение или штраф 100 рублей
Движение на грузовом автомобиле с разрешенной максимальной массой более 3,5 т по автомагистрали далее второй полосы, учебная езда по автомагистрали	ч. 2 ст. 12.11	предупреждение или штраф 100 рублей
Разворот или въезд в технологические разрывы разделительной полосы на автомагистрали либо движение задним ходом по автомагистрали	ч. 3 ст. 12.11	штраф 300–500 рублей
Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 и частью 2 статьи 12.12	ч. 1 ст. 12.12	штраф 1000 рублей
Невыполнение требования ПДД об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика	ч. 2 ст. 12.12	штраф 800 рублей
Выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае образовавшегося затора, который вынудил водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении	ч. 1 ст. 12.13	штраф 1000 рублей
Невыполнение требования уступить дорогу ТС, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестков	ч. 2 ст. 12.13	штраф 1000 рублей
Невыполнение требования ПДД подать сигнал перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой	ч. 1 ст. 12.14	предупреждение или штраф 100 рублей
Невыполнение требования ПДД заблаговременно занять перед поворотом направо, налево или разворотом соответствующее крайнее положение на проезжей части	ч. 1.1 ст. 12.14	предупреждение или штраф 100 рублей
Разворот или движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 статьи 12.11	ч. 2 ст. 12.14	штраф 100 рублей
Невыполнение требования ПДД уступить дорогу ТС, пользующемуся преимущественным правом движения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 12.13 и статьей 12.17	ч. 3 ст. 12.14	предупреждение или штраф 100 рублей
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части, встречного разъезда, а также движение по обочинам или пересечение организованной транспортной или пешей колонны либо занятие места в ней	ч. 1 ст. 12.15	штраф 500 рублей
Движение по велосипедным или пешеходным дорожкам либо тротуарам в нарушение ПДД	ч. 2 ст. 12.15	штраф 2000 рублей
Выезд в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения, при объезде препятствия	ч. 3. ст. 12.15	штраф 1000–1500 рублей
Выезд в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 статьи 12.15	ч. 4 ст. 12.15	лишение права управления на срок от четырех до шести месяцев, а в случае фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами – штраф 5000 рублей
Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных частями 2–5 статьи 12.16 и другими статьями главы 12 КоАП	ч. 1 ст. 12.16	предупреждение или штраф 300 рублей
Поворот налево или разворот в нарушение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги	ч. 2 ст. 12.16	штраф 1000–1500 рублей
Движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением	ч. 3 ст. 12.16	штраф 5000 рублей или лишение права управления на срок от четырех до шести месяцев

Нарушение ПДД	Статья КоАП	Наказание
Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, запрещающими остановку или стоянку ТС, за исключением случая, предусмотренного частью 5 статьи 12.16	ч. 4 ст. 12.16	штраф 1500 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Нарушение, предусмотренное частью 4 статьи 12.16, совершенное в городе федерального значения – Москве или Санкт-Петербурге	ч. 5 ст. 12.16	штраф 3000 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Непредоставление преимущества в движении маршрутному ТС или ТС с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом	ч. 1 ст. 12.17	предупреждение или штраф от 100 до 300 рублей
Движение ТС по полосе для маршрутных ТС или остановка на указанной полосе в нарушение ПДД, за исключением случая, предусмотренного частью 1.2 статьи 12.17	ч. 1.1 ст. 12.17	штраф 1500 рублей
Движение ТС по полосе для маршрутных ТС или остановка на указанной полосе в нарушение ПДД в городе федерального значения – Москве или Санкт-Петербурге	ч. 1.2 ст. 12.17	штраф 3000 рублей
Непредоставление преимущества в движении ТС, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом	ч. 2 ст. 12.17	штраф 300–500 рублей или лишение права управления на срок от одного до трех месяцев
Невыполнение требования ПДД уступить дорогу пешеходам, велосипедистам или иным участникам дорожного движения (за исключением водителей ТС), пользующимся преимуществом в движении	ст. 12.18	штраф 800–1000 рублей
Нарушение правил остановки или стоянки, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 и частями 2–6 статьи 12.19	ч. 1 ст. 12.19	предупреждение или штраф 100 рублей (с 01.07.2012 года – 300 рублей)
Нарушение правил остановки или стоянки ТС в местах, отведенных для остановки или стоянки ТС инвалидов	ч. 2. ст. 12.19	штраф 3000–5000 рублей
Остановка или стоянка на пешеходном переходе, за исключением вынужденной остановки, либо нарушение правил остановки или стоянки на тротуаре, создавшие препятствия для движения пешеходов (с 01.07.2012 года – остановка или стоянка на пешеходном переходе и ближе 5 м перед ним, за исключением вынужденной остановки и случая, предусмотренного частью 6 статьи 12.19, либо нарушение правил остановки или стоянки на тротуаре, за исключением случая, предусмотренного частью 6 статьи 12.19)	ч. 3 ст. 12.19	предупреждение или штраф 300 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания) (с 01.07.2012 года штраф 1000 рублей)
Остановка или стоянка в местах остановки маршрутных ТС или ближе 15 м от мест остановки маршрутных ТС, за исключением остановки для посадки или высадки пассажиров, вынужденной остановки и случаев, предусмотренных частями 4 и 6 статьи 12.19	ч. 3.1 ст. 12.19	штраф 1000 рублей
Остановка или стоянка на трамвайных путях либо остановка или стоянка далее первого ряда от края проезжей части, за исключением вынужденной остановки и случаев, предусмотренных частями 4 и 6 статьи 12.19	ч. 3.2 ст. 12.19	штраф 1500 рублей
Нарушение правил остановки или стоянки на проезжей части, повлекшее за собой создание препятствий для движения других ТС, а равно остановка или стоянка в туннеле, за исключением случая, предусмотренного частью 6 статьи 12.19	ч. 4 ст. 12.19	предупреждение или штраф 300 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Нарушение, предусмотренное частью 1 статьи 12.19, совершенное в городе федерального значения – Москве или Санкт-Петербурге	ч. 5 ст. 12.19	штраф 2500 рублей
Нарушения, предусмотренные частями 3 и 4 статьи 12.19, совершенные в городах федерального значения – Москве или Санкт-Петербурге	ч. 6 ст. 12.19	штраф 3000 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки	ст. 12.20	предупреждение или штраф 100 рублей
Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки	ч. 1 ст. 12.21	предупреждение или штраф 100 рублей
Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения и специального пропуска, если получение такого пропуска обязательно, а равно с отклонением от указанного в специальном разрешении маршрута движения	ч. 1 ст. 12.21.1	штраф для водителя 2000–2500 рублей или лишение права управления на срок от четырех до шести месяцев; для должностных лиц, ответственных за перевозку,15 000–20 000 рублей; для предприятий 400 000–500 000 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания, либо блокируется при помощи специальных устройств)
Перевозка крупногабаритных грузов с превышением габаритов, указанных в специальном разрешении, более чем на 10 см	ч. 2 ст. 12.21.1	штраф для водителя 1500–2000 рублей или лишение права управления на срок от двух до четырех месяцев; для должностных лиц, ответственных за перевозку, 10 000–15 000 рублей; для предприятий от 250 000 до 400 000 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания, либо блокируется при помощи специальных устройств)
Перевозка тяжеловесных грузов с превышением разрешенных максимальной массы или нагрузки на ось, указанных в специальном разрешении, более чем на 15 процентов	ч. 3 ст. 12.21.1	штраф для водителя 1500–2000 рублей; для должностных лиц, ответственных за перевозку, 10 000–15 000 рублей; для предприятий 250 000–400 000 рублей (с 01.07.2012 года автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания, либо блокируется при помощи специальных устройств)
Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частями 1–3 статьи 12.21	ч. 4 ст. 12.21.1	штраф для водителя 1000–1500 рублей; для должностных лиц, ответственных за перевозку, 5000–10000 рублей; для предприятий 150 000–250 000 рублей.
Перевозка опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о специальной подготовке, свидетельства о допуске ТС к перевозке опасных грузов, специального разрешения, согласованного маршрута перевозки или аварийной карточки системы информации об опасности, предусмотренных Правилами перевозки опасных грузов, а также перевозка опасных грузов на ТС, конструкция которого не соответствует требованиям Правил перевозки опасных грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об опасности либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов	ч. 1 ст. 12.21.2	штраф для водителя 2000–2500 рублей или лишение права управления на срок от четырех до шести месяцев; для должностных лиц, ответственных за перевозку, 15 000–20 000 рублей; для предприятий 400 000–500 000 рублей (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания, либо блокируется при помощи специальных устройств)

Нарушение ПДД	Статья КоАП	Наказание
Нарушение Правил перевозки опасных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.21.2	ч. 2 ст. 12.21.2	штраф для водителя в размере 1000–1500 рублей; для должностных лиц, ответственных за перевозку, 5000–10 000 рублей; для предприятий 150 000–250 000 рублей
Нарушение правил учебной езды водителем, обучающим вождению	ст. 12.22	предупреждение или штраф 100 рублей
Нарушение правил перевозки людей, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 12.23	ч. 1 ст. 12.23	штраф 500 рублей
Перевозка людей вне кабины автомобиля (за исключением случаев, разрешенных ПДД), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла или вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения	ч. 2 ст. 12.23	штраф 500–700 рублей
Нарушение ПДД или правил эксплуатации ТС, повлекшее за собой причинение легкого вреда здоровью потерпевшего	ч. 1 ст. 12.24	штраф 1000–1500 рублей или лишение права управления на срок от одного года до полутора лет
Нарушение ПДД или правил эксплуатации ТС, повлекшее за собой причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего	ч. 2 ст. 12.24	штраф 2000–2500 рублей или лишение права управления на срок от полутора до двух лет
Невыполнение требования о предоставлении автомобиля сотрудникам полиции или иным лицам, которым в случаях, предусмотренных законодательством, предоставлено такое право	ч. 1 ст. 12.25	штраф 100–200 рублей
Невыполнение законного требования сотрудника полиции об остановке ТС	ч. 2 ст. 12.25	штраф 200–500 рублей
Невыполнение водителем законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения	ч. 1 ст. 12.26	лишение права управления на срок от полутора до двух лет (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Невыполнение водителем, не имеющим права управления либо лишенным его, законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения	ч. 2 ст. 12.26	административный арест на срок до 15 суток или штраф 5000 рублей для лиц, которые не могут быть подвергнуты аресту* (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Невыполнение водителем обязанностей, предусмотренных ПДД, в связи с ДТП, участником которого он является, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 12.27	ч. 1 ст. 12.27	штраф 1000 рублей
Оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся	ч. 2 ст. 12.27	лишение права управления на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до 15 суток
Употребление водителем алкогольных напитков, наркотических или психотропных веществ после ДТП, к которому он причастен, либо после того, как ТС было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования	ч. 3 ст. 12.27	лишение права управления ТС на срок от полутора до двух лет (с 01.07.2012 года автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Нарушение правил, установленных для движения в жилых зонах, за исключением случая, предусмотренного частью 2 статьи 12.28	ч. 1 ст. 12.28	штраф 500 рублей (1500 рублей с 01.07.2012 года)
Нарушение, предусмотренное частью 1 статьи 12.28, совершенное в городе федерального значения – Москве или Санкт-Петербурге	ч. 2 ст. 12.28	штраф 3000 рублей
Нарушение ПДД пешеходом или пассажиром ТС	ч. 1 ст. 12.29	предупреждение или штраф 200 рублей
Нарушение ПДД лицом, управляющим мопедом, велосипедом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения (за исключением пешехода, пассажира ТС и водителя механического ТС)	ч. 2 ст. 12.29	предупреждение или штраф 200 рублей
Нарушение ПДД лицами, указанными в части 2 статьи 12.29, совершенное в состоянии опьянения	ч. 3 ст. 12.29	штраф 300–500 рублей
Нарушение ПДД пешеходом, пассажиром ТС или иным участником дорожного движения (за исключением водителя ТС), повлекшее за собой создание помех дорожному движению	ч. 1 ст. 12.30	штраф 300 рублей
Нарушение ПДД пешеходом, пассажиром ТС или иным участником дорожного движения (за исключением водителя ТС), повлекшее за собой причинение по неосторожности легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего	ч. 2 ст. 12.30	штраф 1000–1500 рублей
Повреждение дорог, ж/д переездов или других дорожных сооружений либо технических средств организации дорожного движения, которое создает угрозу безопасности дорожного движения, а равно умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия	ст. 12.33	штраф для граждан 1500 рублей; для должностных лиц 5000 рублей; для предприятий 200 000 рублей
Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, ж/д переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, запрещению или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог в случае, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения	ст. 12.34	штраф для должностных лиц, ответственных за состояние дорог, ж/д переездов или других дорожных сооружений, 2000–3000 рублей; для предприятий 20 000–30 000 рублей
Применение к владельцам и водителям ТС, другим участникам дорожного движения не предусмотренных федеральным законом мер, направленных на ограничение прав на управление, пользование ТС либо его эксплуатацию	ст. 12.35	штраф для граждан 2000 рублей; для должностных лиц 20 000 рублей
Пользование водителем во время движения ТС телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук	ст. 12.36.1	предупреждение или штраф 300 рублей
Управление ТС в период, не предусмотренный полисом ОСАГО, а также управление ТС водителем, не вписанным в полис ОСАГО	ч. 1 ст. 12.37	штраф 300 рублей
Неисполнение владельцем ТС установленной обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление ТС, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует	ч. 2 ст. 12.37	штраф 500–800 рублей (запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причины запрета эксплуатации, разрешается движение к месту устранения в течение суток)

**Аресту не подлежат: беременные женщины, женщины, имеющие детей в возрасте до 14 лет, лица, не достигшие возраста 18 лет, инвалиды I и II групп, военнослужащие, граждане, призванные на военные сборы, а также имеющие специальные звания сотрудников органов внутренних дел, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ и таможенных органов.*

www.osram-auto.ru

реклама

Машина Вашей мечты может быть любой, идеальный свет - только OSRAM

Каждый второй новый автомобиль в мире комплектуется автолампами OSRAM

УВИДЕТЬ МИР В НОВОМ СВЕТЕ OSRAM

Адрес в Москве:
115114, Москва, ул. Летниковская, д. 11/10, стр.1
тел/факс: (495) 935-70-70, (495) 935-70-76

НАШ КАЛЕНДАРЬ: *тихие победы и громкие неприятности*

Год прошел сумбурно – видимо, потому, что формально вся страна готовилась к выборам. На самом деле жизнь продолжалась: принимались законы, появлялись новые модели автомобилей... И главное – 2011-й мы прожили без экономических и прочих катаклизмов, инфляция даже чуть уменьшилась. Важнейшие события ушедшего года вспоминают **Маргарита Некрасова** и **Игорь Моржаретто**.

ЯНВАРЬ

Мэр Москвы объявил о создании в столице интеллектуальной транспортной системы управления дорожным движением (ИТС), которая должна объединить свыше 1,2 тыс. светофоров, тысячи видеокамер и несколько десятков информационных табло. Это уже вторая попытка создать в городе ИТС. В рамках первой десять лет назад было выделено несколько миллиардов рублей, но система так и не заработала, хотя деньги освоены полностью. Закупленное тогда оборудование, как нам объявили, уже устарело.

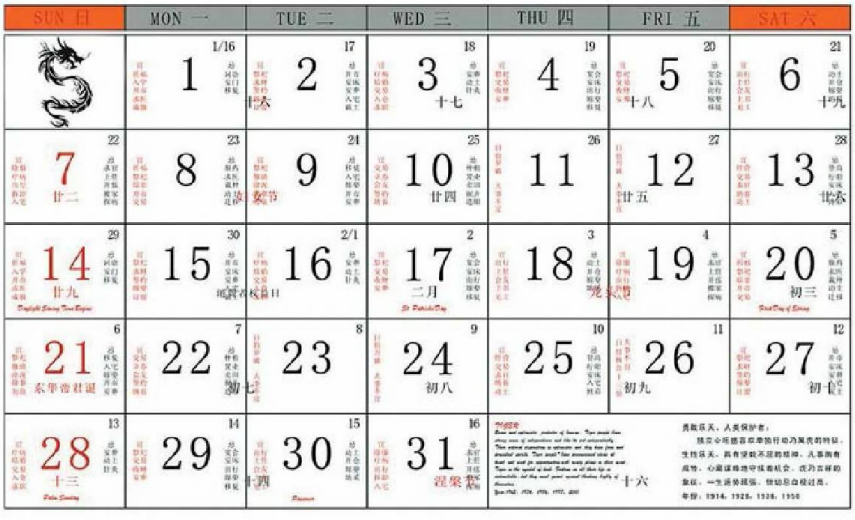
ФЕВРАЛЬ

Начались продажи седана «Хёндай-Солярис», созданного специально для российского рынка и выпускаемого на заводе компании под Санкт-Петербургом. Летом появился вариант хэтчбек. По итогам года новичок стал самой продаваемой иномаркой в России: реализовано более 90 тыс. машин.

После удара цунами японский автопром приходил в себя весь год.

МАРТ

Землетрясение и цунами в Японии вызвали существенное сокращение объемов производства автомобилей. Из-за приостановки работы заводов на месяц показатели японских гигантов автопрома резко упали. Так, прибыль «Хонды» сократилась в девять раз, «Ниссана» – на 20%, убытки «Мазды» увеличились в 12 раз, а «Тойота» сообщает о снижении чистой прибыли на 31%. Из-за перебоев с поставками комплектующих из Японии в первом полугодии останавливались европейские и американские заводы. В России очереди на популярные японские модели растянулись на несколько месяцев. Вступил в силу Закон о полиции.



Принят закон, предусматривающий увеличение штрафов за ряд нарушений ПДД, которые могут привести к затруднениям движения (неправильная остановка, проезд перекрестков и т. д.). Причем для Москвы и Санкт-Петербурга они увеличатся кратно по сравнению с остальными регионами России (до 3000 рублей). Одобренные в Госдуме поправки к КоАП начнут действовать в России с 1 июля 2012 года.

Выросшие штрафы за нарушение правил остановки и стоянки россияне ощутят на себе только в 2012 году. Москвичи и питерцы – даже вдвойне.

МАЙ

Минэкономразвития РФ заключило четыре соглашения о промышленной сборке автомобилей по новым условиям. Соглашения подписали: «Фольксваген Груп Рус» (сборка «Фольксвагена» и «Шкоды» в Калуге и Нижнем Новгороде), консорциум «Соллерс» – «Форд Мотор Компани» (легковые и коммерческие авто в Ленинградской области и Татарстане), «Дженерал моторс» (сборка автомобилей «Шевроле» и «Опель» в Петербурге, Тольятти и Нижнем Новгороде). Соглашение подписано также с консорциумом АВТОВАЗ – «Автофрамос» («Рено») – «Ниссан», к которому примкнули «Объединенная автомобильная группа» («ИжАвто»), КамАЗ и «Мерседес-Бенц Тракс Восток». Этот консорциум организует сборку легковых и грузовых машин в Тольятти, Ижевске, Ленинградской области и Татарстане. Условия нового режима: компании должны выпускать в год не менее 300 тыс. автомобилей, а также локализовать в РФ производство двигателей и коробок передач.

Стартовал в Интернете прием заказов на «ё-мобиль», который разрабатывают группа ОНЭКСИМ и компания «Яровит». За полгода более 160 тыс. человек высказали желание купить машину в будущем. Первую партию гибридных «ё-мобилей» по плану должны выпустить во второй половине 2012 года. Однако высока вероятность того, что проект так и останется околонаучной фантастикой.

«Ё-мобиль» постоянством не отличается: до серийного выпуска остается меньше года, но до сих пор неизвестно, как же будет выглядеть окончательный вариант. Концепты каждый раз новые!

	Понедельник Monday	Вторник Tuesday	Среда Wednesday	Четверг Thursday	Пятница Friday	Суббота Saturday	Воскресенье Sunday
52	27	28	29	30	31	1	2
1	3	4	5	6	7	8	9
2	10	11	12	13	14	15	16
3	17	18	19	20	21	22	23
4	24	25	26	27	28	29	30
5	31	1	2	3	4	5	6

ИЮНЬ

Вступил в силу годичный мораторий на прохождение технического осмотра автомобилей массой не более 3,5 т. Новые ТС будут проходить контроль без диагностики. Затем в пожарном порядке был принят новый Закон об обязательном техническом осмотре. Контролировать его соблюдение поручено с 1 января страховым компаниям; без талона ТО невозможно будет купить полис ОСАГО, а без него нельзя сесть за руль... И хотя президент собирался вовсе отменить техосмотр, он, во-первых, останется, а во-вторых, впредь наверняка обойдется дороже.

Завершился последний, третий этап государственной программы утилизации. За 15 месяцев в рамках этой программы россияне купили 600 тыс. новых автомобилей отечественного производства, из них 79% (373,6 тыс.) – машины «Лада». Второе место занимает «Рено»: 7,3% (34,6 тыс.). Заметные доли у «Шкоды» (5,3%) и «Форда» (2,3%). На остальных производителей пришлось всего 11,4%.

Начались пилотные продажи первого в России электромобиля «Мицубиси i-MiEV». В движение его приводит электродвигатель мощностью 63 л.с., одного заряда аккумуляторной батареи достаточно для преодоления 150 км. Однако из-за заявленной стоимости в 1,8 млн. рублей и отсутствия инфраструктуры i-MiEV вряд ли способен привлечь внимание большого количества покупателей.

«Форд» и «Соллерс» подписали меморандум о создании в России совместного предприятия с равными долями. В рамках соглашения будут выпускаться шесть моделей автомобилей на трех площадках суммарной мощностью свыше 350 тыс. машин в год. К 2015-2016 году СП планирует занять не менее 9% рынка пассажирских и легких коммерческих авто.

Концерн «Мицубиси» первым решился продавать электромобили на нашем рынке. За полгода их купили целых 14 штук!

На правах рекламы

ИМПАЗА®

ЖИЗНЬ МЕНЯЕТСЯ В КОРНЕ

materia medica
Новый путь к здоровью

Регулярный прием препарата Импаза помогает мужчинам восстановить сексуальные возможности и вернуть уверенность в своей силе.

Узнайте больше
по телефонам горячей линии:
+7 (495) 681-93-00, 681-09-30
или на сайте www.impaza.ru

Рег. уд. № 000374/01 ФСНСЗСР. Реклама

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

ИЮЛЬ

Начались продажи «Форда-Фокус» третьего поколения. Одну из самых популярных в России иномарок собирают на заводе в Ленинградской области. Автомобиль, изначально бюджетный, изрядно подорожал: ныне за седан с мотором мощностью 105 л.с. (1,6 л) просят от 509 тыс. рублей, а за пятидверный хэтчбек – от 499 тысяч.

АВГУСТ

Открылось движение по подводному туннелю на участке кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга, что наконец-то позволило замкнуть КАД. Кольцевая дорога строилась с 1998 года, общая длина составляет 142 км, затраты на строительство составили 138 млрд. рублей. На очереди – КАД-2, которую планируется проложить к 2020 году.

В качестве нового главного дизайнера АВТОВАЗа представлен Стив Маттин, ранее работавший в компаниях «Даймлер» и «Вольво». Среди приоритетных задач – формирование бренда, культуры и стратегии предприятия. Планируется, что полностью разработанные Маттином модели появятся на рынке через три-четыре года.

СЕНТЯБРЬ

На сайте АВТОВАЗа открыта предварительная запись на автомобиль «Лада-Гранта». Очереди уже растянулись до февраля-марта 2012 года: российский автогигант всего за месяц собрал около 10 тыс. заявок.

Правительство передумало запускать программы утилизации грузовиков и автобусов. С грузовым транспортом решили повременить ввиду бурного роста рынка, с автобусным – потому что Минрегиону не удалось получить денег. Минфин согласился выделить лишь 3,7 млрд. рублей на списание сельхозтехники.

ОКТЯБРЬ

Начались продажи новой модели «Киа-Рио», близкого родственника «Соляриса». Спрос на недорогой автомобиль российского завода «Хёндай мотор компани» превысил все ожидания: месяц предварительных продаж принес 11 тыс. заявок.

Отложен до 2013 года запрет на выпуск и продажу новых автомобилей ниже экологического стандарта Евро-4. Минпромторг связывает эту отсрочку с переносом запрета на выпуск и продажу топлива стандарта Евро-3 и ниже на 2014 год.

Новый «Киа-Рио» быстро стал российским бестселлером.

В ноябре АВТОВАЗ закончил предварительный прием заказов на свою новую бюджетную модель «Лада-Гранта».

НОЯБРЬ

Завершена операция по приобретению АВТОВАЗом 100% акций ООО «Объединенная автомобильная группа» (она управляет заводом «ИжАвто»). Стоимость сделки – 1,7 млрд. рублей. Весной 2011 года АВТОВАЗ уже передал в Ижевск производство «классики» – ВАЗ-2107, а в середине 2012-го на конвейер «ИжАвто» встанет новый народный автомобиль «Лада-Гранта».

ДЕКАБРЬ

После 18-летних переговоров Россию наконец-то принимают в ВТО. При этом РФ отстояла право на особый режим промсборки иностранных автомобилей на своей территории. Для рядовых автомобилистов со вступлением страны в ВТО пока ничего не изменится, хотя, видимо, уже этим летом пошлины на новые легковые автомобили уменьшатся с 30 до 25%. Еще сильнее уже в этом году должны упасть пошлины на подержанные иномарки от трех до семи лет: с 35 до 25%. Машин старше семи лет изменения не коснутся – ставки останутся запретительными. По мнению экспертов, дожидаться снижения цен на иномарки не стоит: все возможные скидки съест инфляция и дилерская маржа.

Первые автомобили «Лада-Гранта» отправились к покупателям.

***

Еще год ушел, и что в остатке? Вроде бы наметились положительные тенденции в российском автопроме (сразу несколько производителей обязались увеличить выпуск автомобилей, создать в России моторные производства и НТЦ; вышли на рынок несколько очень популярных моделей; «оформилось» СП «Форд – Соллерс» и т. д.). Зато все новые законодательные инициативы иначе как неоднозначными назвать сложно. Пообещали отменить техосмотр – он остался, но обойдется дороже; выросли штрафы, особенно для жителей столиц; вновь перенесли введение экологических стандартов... Увы, похоже, в этом отношении наступивший 2012 год принесет только очередные не слишком радующие автомобилистов законы (ЗР, 2011, № 10). Зато будут и приятные моменты: например, на рынке появятся новые, интересные модели...

А еще в 2011 году Россия отметила свое 20-летие – тихо и незаметно. С праздником, соотечественники! ЗР

Запчасти
для автомобилей ВАЗ и ГАЗ

За рулем

Изготовлены по специальному заказу Торгового дома «За Рулем» и испытаны в НАМИ

Покупайте с уверенностью — качество гарантировано!

За рулем

Москва

Ул. Долгоруковская, д.36, стр.1	(495) 984-51-58
Ул. Краснопрудная, д.30-34	(499) 264-92-94
Ул. Бакунинская д. 72	(499) 261-01-08

АВТОПластер

Москва

г. Москва, б-р Маршала Рокоссовского, д. 40	(499) 169-20-70
г. Москва, ул. Сталеваров, д. 26/1. **Новый магазин!**	(495) 303-86-11
г. Москва, ул. Уссурийская, д. 9. **Новый магазин!**	(495) 925-69-82

М.О.

г. Электросталь, ул. Красная, д.30	(49657) 7-14-13
г. Электросталь, пр-т Южный, д.5 корп.1. **Новый магазин!**	(49657) 3-34-67
Павлово-Посадский р-н, д.Кузнецы, д. 76А, Горьковское ш., 68 км	(49643) 74-174
г. Павловский-Посад, ул. Герцена, д. 11	(49643) 2-00-54
г. Павловский-Посад, ул. Большая Покровская, д. 58, рынок "Южный"	(49643) 2-15-94
г. Орехово-Зуево, ул. Урицского, д. 92, стр. 1, ТЦ "Баррикада"	(4964) 22-29-22
г. Орехово-Зуево, ул. Красина, д. 5	(4964) 25-55-45
г. Орехово-Зуево, ул. Красина, д. 5	(4964) 25-55-45
г. Орехово-Зуево, Центральный бульвар д.5	(496) 416 19 79
г. Ликино-Дулево ул. Калинина, д. 4/1	(4964) 18-51-35
г. Егорьевск, пр-т Ленина, д. 2	(49640) 3-38-57
г. Егорьевск, 4-й мкр-н, д. 1	(49640) 2-07-01
г. Воскресенск, ул. Цесиса, д.19, ТЦ "Олимп"	(49644) 1-58-01
г. Воскресенск, ул. Советская, д.2-п (напротив Воскресенского УВД)	(49644) 9-60-08
г. Шатура, ул. Войкова, д. 1	(49645) 3-00-58
г. Истра, ул. Московская д.41 А	(495) 994-41-61
г. Серпухов, ул. Ворошилова, д. 163	(4967) 76-22-28
г. Коломна, пр-т Кирова, д. 15	(496) 616-01-31
г. Коломна, Окский пр-т, д. 1	(496)618-75-87
г.Балашиха ул. Советская, д. 21 **Новый магазин!**	(495) 524-32-95
г. Петушки ул. 3-го Интернационала д. 24	(49243) 2-59-99
Владимирская обл.,г.Гусь-Хрустальный, ул.Старых Большевиков,11	(49241) 3-20-30
г. Владимир, ул. Куйбышева, д.24/А, ТК «Тандем»	(4922) 37-37-93
г. Владимир, ул. Верхняя Дуброва, д. 21	(4922) 54-05-08
г. Орел ул. Комсомольская, д. 356	(4862) 73-37-85
г. Воронеж, Ленинский пр-т, д. 174/8	(4732) 39-44-44
г. Воронеж, ул.Кольцовская, д. 24б	(4732) 616-309
г. Рязань, проезд Речников, д. 2	(4912) 27-27-47
г. Рязань, ул. Новоселов, д. 16а	(4912) 27-78-22
г. Нижний Новгород, ул. Ванеева, д. 231	(831) 435-90-97
Нижегородская область, г. Кстово, пл. Ленина, д. 5а	(83145) 9-58-31
Нижегородская область, г. Дзержинск, ул. Чапаева, д.71/1 Новый магазин!	(8313) 28-05-15

Русь трейд

Москва

ул. Профсоюзная, д. 118 В	(495) 336-80-83
ул. Нагорная, д. 33	(499) 123-10-72
Балаклавский пр., д. 2, к. 3	(495) 316-30-01
ул. Лобачевского, д. 48	(495) 431-04-86
ул. Каховка, д.11	(495) 318-32-04
ул. Веневская, д. 10	(495) 716-02-00
Мкр. Солнцево, ул. Скульптора Мухиной, д. 8	(499) 737-00-22
ул. Митинская, д.32	(495) 753-07-02
мкр. Солнцево, ул. Богданова д. 2	(495) 435-26-86

Холдинговая компания ОНТУР

М.О.

г. Балашиха, ул. Владимирская, д. 139	(495) 521-60-19
г. Булашиха, Шоссе Энтузиастов, д. 32	(495) 524-20-13
г. Балашиха, ул. Звездная, д. 8	(498) 662-37-85
г. Фрязино, ул. Центральная, д. 10	(496) 566-92-99
г. Щелково, п. Анискино	(496) 563-20-13

ТЕХКОМ

Москва

ул. Осташковская, д. 22	(495) 473-90-08
ул. Лескова, д. 22	(495) 638-66 66
ул. Хабаровская, д. 2	(495) 467-30-44
Новорязанское шоссе, д. 5 4-й км	(495) 744-95-06
МКАД, 86-й км. "Планета Железяка"	(495) 955-79-99
ул. Кетчерская, д. 2а	(495) 740-04-25
Каширское шоссе, д. 53/1	(495) 544-88-58
ул. Вешняковская, д. 20 Б	(495) 374-96-92
ул. Краснодонская, д. 1	(495) 350-41-17

ООО " ГЕОРГИЙ-А"

Москва

ул. Сергея Эйзенштейна, д 6	(499) 181-14-18
ул. Красных Зорь, д. 21	(495) 440-23-26
ул. Толбухина, д. 8, к.1	(495) 447-04-15
ул. Брянская, д. 12	(499) 240-13-75

М.О.

Серпуховский район, дер.Борисово, д.101	(4967) 37-86-91

реклама

АНАТОЛИЙ ЧАБУНИН: НАШИ ГЛАВНЫЕ ОБЪЕКТЫ – ДОРОГИ СОЧИ И ВЛАДИВОСТОКА

Ушедший 2011 год в дорожном строительстве не был отмечен историческими вехами. Это в 2010-м завершили стройку века – трассу «Амур», а в прошедшем вроде бы ничего значительного... Руководитель Федерального дорожного агентства Минтранса России **Анатолий Чабунин** с таким выводом не согласен. И вот что он рассказал **Игорю Моржаретто**.

А.Ч.: Планы 2011 года мы выполнили, все объекты сдали в срок, некоторые даже с опережением...

И.М.: Анатолий Михайлович, что-то я не помню громких строек. Вообще, среди сданных есть знаковые объекты?
А.Ч.: Смотря для кого. Таких громких, как трасса Чита – Хабаровск, конечно, нет, но каждый объект важен как для местных жителей, так и для всей России. Перечислю самые главные: новый мост в Татарстане через Вятку, обход Уссурийска в Приморском крае (а это два моста, путепровод через железную дорогу, две современные развязки...), обход Новосибирска. Многие объекты уникальные, ими строители могут гордиться.

И.М.: Денег у дорожников вроде должно было стать больше, ведь появились дорожные фонды...
А.Ч.: Во-первых, пока заработал только федеральный дорожный фонд. Территориальные запустят с 1 января, и тогда мы сможем работать тесно, в связке. Во-вторых, да, денег стало выделяться на дорожное хозяйство больше, но самое главное – мы понимаем, что их у нас никто не отберет, и можем планировать работу на три года вперед. Для нашей отрасли это очень важно.

За три года в Сочи построят пять транспортных развязок («Адлерское кольцо», «Голубые дали», «Стадион», «Виноградная – Донская», «Аэропорт»). О грандиозности сооружений можно судить по такому примеру: четырехполосная развязка «Стадион» включает в себя 5 эстакад, 2 моста, 21 опору. При этом надо понимать, что город стоит на слабых грунтах и для подобных сооружений сваи приходится забивать на глубину до 20 м!

И.М.: Вроде бы вопросу дорог правительство в последние год-два уделяет повышенное внимание. Какие из пока еще не решенных проблем в законодательстве, нормативной базе вы считаете главными?
А.Ч.: Работа в этом направлении продолжается. Многие вопросы удалось сдвинуть с мертвой точки во время совещания, посвященного проблемам дорожной отрасли, которое прошло в мае прошлого года в Твери. Но пробелы еще остались. Самый большой, с моей точки зрения, – несовершенство нормативной базы по выкупу земли.

Это очень долгий процесс, сложный, зависящий от многих обстоятельств, на которые мы повлиять не в силах. Сегодня по закону владельцу земли или строения дается год на размышление – согласиться ему на предложение по выкупу или нет, и только после этого в случае отказа начинается процедура изъятия через суд. Мне кажется, это слишком долго.

Нормативов в сфере оценки переноса коммуникаций просто нет, поэтому зачастую владелец выдвигает завышенные, неоправданные требования, пытается за счет дорожного бюджета решить свои материальные проблемы. И все это включается в цену строительства...

И.М.: Какие дорожные объекты 2012 года важнейшие?
А.Ч.: Две главные точки приложения сил – Олимпиада и Приморье, где будет проходить сессия АТЭС. При этом объекты дорожной инфраструктуры во Владивостоке и Сочи решают многие важнейшие проблемы городов и регионов в целом, а не разовые задачи, связанные с проведением международных мероприятий. В этом году мы сдаем мост на остров Русский. Он очень нужен городу, просто на его строительство раньше не было денег. Так же как и на реконструкцию дороги из аэропорта во Владивосток. Скоро она станет современной широкой трассой с многочисленными пешеходными переходами в разных уровнях. Более того, до недавнего времени это был единственный въезд в город, а теперь появятся еще два новых – на территориальной дороге с этой целью построили современную развязку. Так что к лету город не только будет готов принять саммит АТЭС, но и параллельно получит мощный стимул для развития в будущем, станет более комфортным для жизни.

И.М.: А что будет происходить на дорогах Сибири, Урала, Центральной России? Или все силы вы сконцентрируете в Сочи и Приморье?
А.Ч.: Нет, запланирована реконструкция целого ряда участков автодорог М5, М7, М53. Кроме того, продолжается капитальный ремонт на старых отрезках трассы «Амур», построенных 20–30 лет тому назад. К 2013 году 456 км должны привести к современным требованиям; тогда вся дорога Чита – Хабаровск станет образцовой и нам не будут задавать неприятные вопросы: а почему здесь хорошее покрытие, а там – латаное-перелатаное? И еще: в 2012 году рассчитываем окончательно ликвидировать

В единую диспетчерскую стекается вся информация как с действующих трасс, так и с тех, которые только строят.

НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА в РФ,
сданные в 2011 году

Автомобильная дорога М9 «Балтия», участок в Тверской области (158–180-й км)	капитальный ремонт
Автомобильная дорога М5 «Урал», подъезд к г. Саранск	капитальный ремонт
Автомобильная дорога М60 «Уссури», участок в Приморском крае (725–733-й км)	капитальный ремонт
Автомобильная дорога М7 «Волга», мост через р. Вятка (976-й км)	реконструкция
Автомобильная дорога 1Р 175 Йошкар-Ола – Зеленодольск, участок Сафоново – Залесный (длина 11 км)	реконструкция
Автомобильная дорога М29 «Кавказ», обход г. Нальчик (длина 30 км)	строительство
Автомобильная дорога М29 «Кавказ», участок в Ставропольском крае (229–233-й км)	реконструкция
Автомобильная дорога М18 «Кола», участок в Республике Карелия (1009–1071-й км)	реконструкция
Автомобильная дорога М60 «Уссури», обход Уссурийска (длина 25 км)	строительство
Сочи, транспортная развязка «Адлерское кольцо» (длина 6 км)	строительство
Сочи, Центральная автомагистраль (дублер Курортного проспекта, длина 6 км)	строительство
Автомобильная дорога М27 Джубга – Сочи, участок Адлер – Веселое (длина 2,7 км)	строительство
Автомобильная дорога М60 «Уссури», участок от аэропорта Кневичи до станции Санаторная (733–752-й км)	реконструкция

Из 17 км дублера Курортного проспекта в Сочи на обычную дорогу приходится всего 2 км, остальное – это 9 тоннелей, 11 эстакад, 8 транспортных развязок.

участки с переходным покрытием между Красноярском и Иркутском.

И.М.: Переезжаем в Сочи, где как раз к 2013-му надо сдать все объекты. Что там происходит?
А.Ч.: Мы занимаемся несколькими объектами, которые определяют саму возможность нормального передвижения по городу. К концу 2013 года там появится 40 км новых трасс. Плюс несколько сложнейших развязок – в районе аэропорта, стадиона и т. д. Собственно дорог здесь построим не более 10% всего километража, всё остальное – набор искусственных сооружений. Объем работ немалый, порядка 120 млрд. рублей. Из них непосредственно на строительно-монтажные работы будет израсходовано около 40 млрд., причем в эту сумму входят зарплаты, приобретение техники, горючего... 57% всех расходов приходится на закупку материалов. Одного щебня предстоит завезти 3,3 млн. кубометров!

Почему так дорого? Пожалуй, мы никогда не строили в таких жестких условиях. Вся стройка идет в городской черте, причем полумиллионный город зажат между горами и морем. Чтобы Сочи мог как-то жить и развиваться (а в нем параллельно идет еще несколько крупных строек), постоянно приходится менять схемы движения транспорта, строить временные проезды, инженерные сооружения, затем их ликвидировать, переносить на новое место и т. д. К сожалению, без этого не обойтись. Вдобавок вынуждены проводить большие противооползневые работы. Проблем возникает много, но к Олимпиаде все объекты сдадим.

И.М.: А что с текущим содержанием дорог? Вы всегда говорили, что денег на это не хватает...
А.Ч.: Денег на все дороги действительно не хватает. По нормативу ежегодно надо ремонтировать 10–11 тыс. км федеральных дорог. В 2011 году удалось отремонтировать 5,7 тыс. км, и это большой успех. Наша задача – наиболее эффективно использовать выделенные средства. Где-то надо начинать ремонт немедленно, иначе начнутся необратимые изменения, а в каком-то месте достаточно немного подлатать дорогу, чтобы она продержалась еще пару лет. При стопроцентном финансировании содержания дорог, наверное, будет проще...

И.М.: А когда оно таким станет?
А.Ч.: По планам – в 2014 году. Пока финансирование составляет чуть более 60% от нормативов.

СДЕЛАНО НА КАВКАЗЕ

Пожалуй, этому российскому заводу выпала самая необычная судьба. Построенный меньше 10 лет назад, он за свою короткую историю успел пережить несколько взлетов и падений. Биографию черкесского «Дервейса» изучал **Игорь Моржаретто**.

История создания автомобильного предприятия в Карачаево-Черкесской Республике, где до этого развивали лишь сельское хозяйство и туристический сектор, – это, по сути, рассказ о воплощении мальчишеской мечты. С детства братья Деревы бредили автомобилями. Повзрослев, они занимались самыми разными делами, а с конца 1980-х годов одними из первых в республике стали развивать свой бизнес – производство кондитерских изделий, мебели, потом минеральной воды и алкоголя. Большие деньги открыли возможность инвестировать «для души». Так мечта получила возможность стать явью, а на окраине Черкесска, столицы республики, появился автозавод многопрофильной компании «Меркурий», для которого придумали красивое иностранное название «Дервейс». Расшифровывается оно просто: «Дер» – от фамилии учредителей, «вейс» (ways) – «дороги» в переводе с английского.

Началось с того, что один из братьев познакомился с дизайнером из Тольятти Олегом Шапкиным. Тот предложил создать небольшую конструкторскую группу, которая разработает и подготовит к серийному производству вседорожник. Требовалось найти подходящую платформу, силовые

Так выглядел завод в 2004 году...

...когда в его цеху собирали единственную модель.

НАША СПРАВКА

100 тысяч в перспективе

Компания «Дервейс» (Derways) была создана в 2002 году как первая частная фирма по производству и сборке автомобилей в России. В планах – разработка собственных моделей завода.

На территории 23,5 га расположены корпуса для сборки из CKD-комплектов, сварки и окраски. Производство оснащено современной линией для контроля качества.

Сейчас в Черкесске собирают китайские автомобили трех марок: «Лифан», «Хайма» и «Джили». Общая производственная мощность завода –до 100 тыс. машин в год.

DERWAYS

агрегаты, спроектировать оригинальный кузов... Желающие подработать в такой команде нашлись быстро, и работа закипела, благо заказчики платили щедро. Прототип на шасси румынского АРО изготовили буквально за несколько месяцев. Тогда же, в 2002-м, зарегистрировали автомобильное подразделение холдинга «Меркурий» – по сути, первое в стране частное предприятие по проектированию и производству автомобилей. Летом 2003 года на Московском международном автосалоне прототип показали специалистам и посетителям. Модель называлась «Дервейс-Ковбой». Сделанная в брутальной стилистике модного тогда «Гелендевагена», машина смотрелась пусть не оригинально, но вызывающе. Ее серийное производство обещали освоить в ближайшие месяцы, а цену назначить чуть ниже стоимости «УАЗа-Патриот».

И не обманули! «Ковбой», или «Дервейс-3131», прошел испытания на полигоне НАМИ, получил сертификат. Летом 2004 года официально открыли завод и начали серийное производство. На румынскую раму ставили бензиновый двигатель ЗМЗ или французский дизель, далее скелет обрастал металлическими и пластиковыми кузовными деталями, элементами салона... Автомобиль был оснащен неплохо для тех времен: кондиционер, руль с кожаной отделкой и регулировкой по высоте, элекростеклоподъемники, сервоприводы регулировки наружных зеркал, люк. По требованиям безопасности «Ковбой» укладывался в российские ГОСТы – благодаря раме и дверям с противоударными балками. При сложенных задних сиденьях багажник увеличивался с 600 до 1600 л. Красота! Жаль, силовые установки не слишком подходили: французский дизель был слабоват, а заволжский бензиновый мотор не отличался надежностью. Но все равно машины находили покупателей. Большую роль в этом сыграл местный патриотизм: почти все «ковбои» оставались жить на Северном Кавказе или в южных областях России.

Но в 2005 году обанкротилась румынская фирма АРО – поставщик шасси. Хозяева «Дервейса» попытались использовать разные модели китайских вседорожников, но из этой затеи ничего не вышло и в конце года производство «Ковбоя» прекратилось. Всего успели выпустить 800 экземпляров. А заводу, где к тому времени работало несколько

Участок установки силовых агрегатов.

В цеху окраски – седаны «Лифан-Солано».

История завода «Дервейс»: 2002–2011 гг.

2002 Основана компания «Дервейс»

2003 Прототип вседорожника «Ковбой»

2004 Серийный выпуск вседорожника «Ковбой»

2006 Прекращение выпуска вседорожника «Ковбой»

2008 Начало выпуска автомобилей «Лифан»

2010 Начало выпуска автомобиля «Хайма-3»

Пакет акций купил Сбербанк

сот человек, пришлось искать новую нишу.

АЛЬБОМ РЕПРОДУКЦИЙ

К началу 2006 года в Черкесске появились новые партнеры – китайцы. Некоторое время на предприятии еще тешили себя надеждой выпускать модели собственной разработки. Но вскоре поняли: это слишком дорогой путь. Так в стенах завода расцвела китайская экзотика. Скажем, «Дервейс-313120», или «Шаттл», на самом деле был чистокровным китайским вседорожником «Дади-Шаттл». То был не самый удачный клон известных моделей (кузов подсмотрен у «Опеля-Фронтера», шасси позаимствовано у «Тойоты-Фораннер»). Но на решетке радиатора красовался шильдик «Дервейса», на руле – надпись «Дади».

Всего было выпущено 320 «шаттлов». Затем из сборочного цеха начали выезжать вседорожники «Дервейс-313150 Аврора», напоминавшие «СанЙонг-Рекстон» (выпущен 351 автомобиль). Их быстро сменил «Дервейс-313130 Ленд Краун», отчаянно похожий на «Тойоту-Ленд Крузер 90» (собрали 33 машины). Потом – «Дервейс-313140 Саладин», почти точная копия «Ниссана-Пасфайндер» (33 экземпляра). Понятно, что копировали популярные модели не в Черкесске, а на заводах китайских компаний «Дади», «Синкай» и других; на Северном Кавказе их только собирали из машинокомплектов да меняли (частично) шильдики. В силу мизерности партий машины даже не сертифицировали, а оформляли как вариации на тему «Ковбоя-3131» (российское законодательство это позволяло). Всего в 2006 году таким образом выпустили 788 автомобилей. Следующий год начался с попытки собирать очередной китайский клон, теперь уже пикап «Дервейс-233300 Плутус». Однако события стали развиваться по совсем иному сценарию.

В том году в России случился взрыв интереса к недорогим китайским автомобилям – на его волне, к примеру, началась сборка лифтбека «Чери-Амулет» и седана «Чери-Фора» на калининградском заводе АВТОТОР. В пику ему крупнейший мультибрендовый дилер «Автомир» решил организовать массовые продажи в России некой бюджетной китайской малолитражки. После переговоров с целым рядом фирм выбор пал на не самую крупную, но динамичную компанию «Лифан», доселе известную в основном мотоциклами. На китайском рынке она предлагала на тот момент всего одну модель – на старой платформе «Ситроена-ZX». Машина автомировцам понравилась, но для того, чтобы цена в России была невысокой, требовалась отечественная сборка. Вот тогда кто-то и вспомнил о небольшом черкесском заводе, где простаивали мощности, а персонал уже получил кое-какой опыт. К тому же руководство «Дервейса» само искало модель для сборки и было готово вкладывать собственные деньги в расширение завода, «Автомир» же брался за организацию продаж в стране.

«Хайма-3» у нас продается пока не очень хорошо: автомобиль дорогой (400–600 тыс. руб.), а качество хромает.

ПОЛИТИКА «ДВУХ КИТАЕВ»

В июле 2008 года в Черкесске торжественно открыли новый цех, рассчитанный на сборку до 25 тыс. автомобилей в год; запуск цеха сварки наметили на начало 2009-го. На «Дервейсе» собирали пока одну модель – «Лифан-Бриз» (в том году их выпустили 7,2 тыс. штук), но планировалось вскоре добавить к ней другие. И они появились: в 2009 году «Лифан-Солано», а в начале 2011-го – «Лифан-Смайли».

«Ковбой» – первенец завода. Оказалось, у него действительно неплохие внедорожные способности!

«Дервейс-313120 Шаттл» пять лет назад предлагали по 22 тыс. долларов. Даже за такую цену покупателей нашлось немного.

Правда, планы изрядно подкорректировал очередной финансовый кризис, который накрыл Россию в конце 2008 года. Спрос на бюджетные китайские авто упал, «Автомир» оказался на грани банкротства и совместный проект свернул. Все права на дистрибуцию «лифанов» достались «Дервейсу». Пришлось строить новую дилерскую сеть, а параллельно вести переговоры с китайскими партнерами. Не бросать же достаточно современный завод, в который вложено около 85 млн. долларов! К тому же в черкесском автопроме уже работали почти 1000 человек – для города со 120-тысячным населением это внушительно. В итоге 2009 год стал для «Дервейса» очень тяжелым (было выпущено около 1000 «лифанов»), но кадры и само предприятие сохранить удалось. И в начале 2010 года приступили к полноценной сборке (со сваркой и окраской) уже двух моделей «Лифана» – «Бриз» и «Солано», собирали небольшими партиями для компании «Ред Дрэгон» седаны «Джили-МК», освоили сварку и окраску кузовов для вседорожников «Грейт Уолл-Ховер»...

Осенью 2010 года на заводе заработала еще одна линия, на 25 тыс. автомобилей в год, – здесь начали собирать седаны «Хайма-3». Планировалось тут же выпускать и компактную модель «Хайма-2», но пока разговоры об этом затихли. Вообще, если бюджетные седаны класса «Лифана-Солано» находят покупателей благодаря невысокой цене, то куда более дорогие «хаймы» расходятся плохо: к понятию «дорогой китайский автомобиль» покупатели еще не привыкли. Тем более что пока у черкесского завода есть реальные проблемы с качеством сборки, – мы в редакции убедились в этом, купив серийный седан «Лифан-Солано» (ЗР, 2011, № 10).

В 2011 году в Черкесске должны были собрать не менее 30 тыс. автомобилей марок «Лифан», «Джили» и «Хайма», а также сварить и покрасить до 10 тыс. кузовов «Грейт Уолл-Ховер». Основной объем производства пришелся на «Лифан-Солано» и «Смайли». Но пока мощности и планы завода явно превосходят спрос на китайские авто: за девять месяцев 2011-го, к примеру, покупателей в России нашли только 13 тыс. «лифанов». А ведь на «Дервейсе», по расчетам, могут собрать и 70 тыс. машин! Есть уже проект второй очереди завода. Только вот потребители к китайским машинам все еще относятся осторожно – прежде всего из-за качества...

Что дальше? Как нам обещают, в ближайшем будущем в Черкесск придет еще один партнер – теперь уже автомобильная компания из Тайваня «Люксген». «Дервейс» хотел бы собирать две-три их модели. Возможно, будут и другие партнеры, ведь у группы компаний «Меркурий» братьев Деревых в прошлом году появился серьезный компаньон: владельцем 51% акций автозавода стал Сбербанк России. А там уж деньги считать умеют... **ЗР**

«Дервейс-313150 Аврора» – еще один эксперимент на тему китайских вседорожников.

Цена «Лифана-Смайли» начинается с 259 тыс. рублей. Причем в базе – усилитель руля, электропакет, две подушки безопасности.

КТО ЗДЕСЬ ГЛАВНЫЙ?

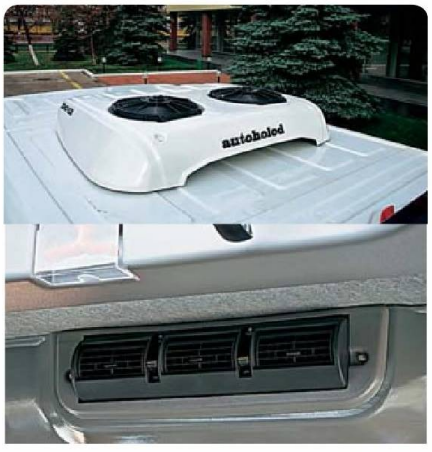
Что изменилось за год в нижегородских микроавтобусах? Модернизированную «Газель-Бизнес» в комплектации «Люкс» изучил **Игорь Моржаретто**. Фото **Константина Якубова**.

В течение всего года в нижегородскую модель микроавтобуса вносили самые разные по значению и масштабу изменения; всего, по словам конструкторов, их набралось около сотни. Например, тормозная система с антиблокировочной системой «Бош 8.1» повысила активную безопасность машины в целом. Она является стандартной для любой пассажирской «Газели-Бизнес».

В САЛОНЕ

Во всех вариантах на полу отныне нескользящее покрытие вместо привычного линолеума. Кроме того, оно легко моется и хорошо переносит температурные колебания: не дубеет в мороз и не пузырится в жару. В салоне появились совершенно новые сиденья компании «Сотекс», изготовленные по немецкой лицензии, – с пластиковыми коробами, антивандальным покрытием подушек и подголовников. Сидеть в них удобно (сам пробовал!), при этом они еще и обещают служить долго...

На каждом сиденье в пассажирском отделении теперь смонтированы двухточечные инерционные ремни безопасности. Вроде бы мелочь, но теперь они не свисают до пола, не пачкаются, как раньше, и пассажиры пользуются ими охотнее, без дополнительного напоминания. А еще появился новый люк в крыше; говорят, он не протекает и дает больше света. Еще добавили дополнительную печку, которая в холода быстро прогреет заднюю часть кузова.



Кондиционер пассажирского салона – заводская опция, доступная в варианте «Люкс».

ЗА РУЛЕМ

Новая приборная панель, как и всё оформление водительского места, была разработана дизайнерами немецкой компании EDAG для всех автомобилей линейки «Бизнес». В комплектации «Люкс» появляется кондиционер для водителя и передних пассажиров. На весь салон его мощности, увы, не хватает, поэтому на крышу устанавливают второй агрегат – для пассажирского отделения. Он и управляется из салона. Кроме того, в «Люксе» предусмотрена штатная CD/MP3-магнитола с управлением на руле и USB-входом. Заканчивают список люксового оснащения такие привычные для иномарок, но нетипичные для российского микроавтобуса опции, как электростеклоподъемники в дверях и зеркала с электрорегулировкой и обогревом.

ЗА СЦЕНОЙ

Еще более существенные улучшения произошли в области подготовки и обработки деталей кузова. Во-первых, все детали основания кузова теперь с двух сторон оцинкованные. Даже петли задних распашных

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«Газель-Бизнес» ГАЗ-32213, комплектация «Люкс»

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5475×2075×2200
Число мест	1 + 13
Полная масса, кг	3315
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	13,0/10,3*

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, УМЗ-4216, Р4, 2,9 л, 107 л.с./78,5 кВт при 3400 об/мин, 220,5 Н·м при 2500 об/мин; дизельный, Cummins ISF, с наддувом, Р4, 2,8 л, 120 л.с./88,3 кВт при 3200 об/мин, 297 Н·м при 1600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые, рессорные, с телескопическими амортизаторами (задняя – со стабилизатором поперечной устойчивости или без него); тормоза – дисковые/барабанные.

**С бензиновым/дизельным двигателем.*

дверей! Во-вторых, увеличилась в два раза толщина грунтовки. Чтобы избежать скопления влаги в закрытых полостях, во многих местах предусмотрели дренажные отверстия. Весь комплекс мер позволил заводу увеличить гарантийный срок на отсутствие сквозной коррозии с трех лет или 100 000 км до пяти лет или 150 000 км пробега.

Конструкторы и технологи называют еще десятки мелких и не всегда заметных улучшений. Например, с прошлого года появилось антивандальное крепление боковых зеркал. На заводе надеются: их заметят и оценят потребители – и водители, и владельцы автомобилей, и, конечно же, пассажиры. Которые в таком автобусе («Газель-Бизнес Люкс» предназначена в первую очередь для корпоративных автопарков) – главные. ЗР

Новая штатная магнитола читает разнообразные форматы записи.

Мелочь, а приятно: зеркала и стекла теперь электрифицированные.

Напольное покрытие нескользящее, кресла удобные и безопасные... Как в настоящем бизнес-классе!

На правах рекламы

УБРАТЬ СУХИМ ИЛИ МОКРЫМ

Ну как там, снег уже пошел? Январь все-таки... Пока глобальное потепление не зашло слишком далеко, машины-снегоуборщики без работы не останутся. Разнообразию конструкций удивлялся **Алексей Воробьев-Обухов**.

Когда снег засыпает дороги день за днем, с ним надо что-то делать. Это люди поняли уже очень давно: первый патент на снегоуборочный плуг был выписан в 1840 году. В материале, поначалу в дереве, конструкция воплотилась лишь 22 года спустя. А что, до этого междугороднее сообщение зимой прерывалось? Нет, конечно, просто колеса заменяли полозьями, кареты – санями, а снег вместо того, чтобы убирать, уплотняли катками на гужевой тяге.

Первые самобеглые снегоуборщики (они были как с паровым мотором, так и с бензиновым) появились в 1913 году. С тех пор пошло-поехало племя разномастных зимних машин,

Даже такого малыша, как «Сузуки-Джимни», сумели превратить в снегоуборщик! Установили комплект Sno-Way с электроприводом, позволяющим прямо из кабины поднимать и опускать отвал в рабочее положение. Разумеется, при выборе автомобиля сыграл роль его полный привод, обеспечивающий необходимую тягу.

В городках с узенькими улочками тягача для плуга лучше, чем малютка «Мультикар», не придумаешь. На снимке видны две конструкции отвала. Первый – самый универсальный: он может сгребать снег на любую сторону либо раздвигать, как встарь. Но лошадиных сил тут намного больше, а о комфорте оператора и говорить нечего!

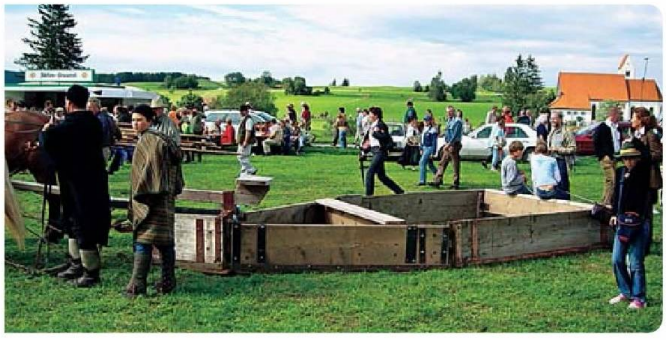
В Японии традиционно любят малые формы. Вот и укрепили плужок на малютку «Кавасаки-Муле» с брезентовой кабиной. Оранжевые «антенны» по краям плуга не ловят радиосигналы, а просто помогают оператору не задеть легковые машины на парковке, которую он, собственно, и убирает.

На правах рекламы

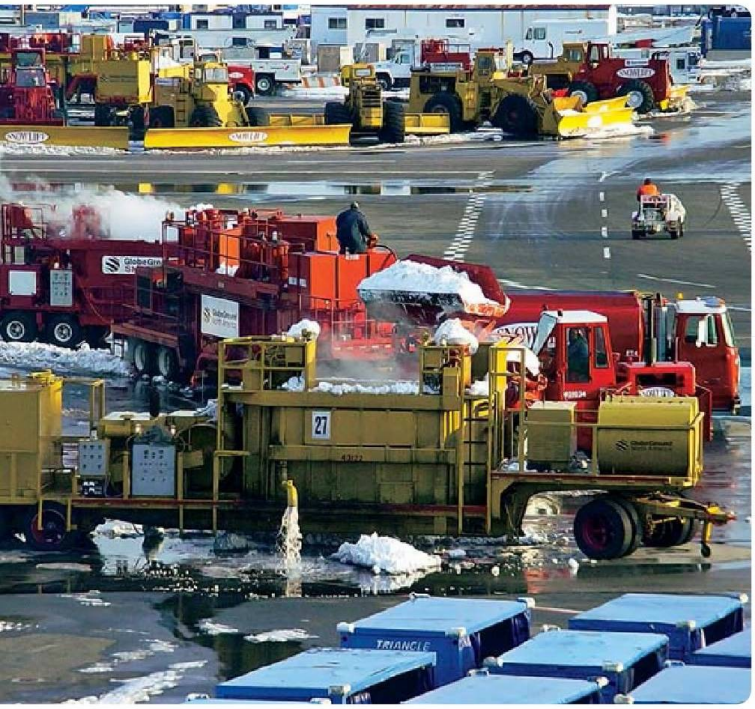
Шнековый снегоуборщик на базе трактора «Катерпиллер» занимается, казалось бы, сизифовым трудом: расчищает снег... в Антарктиде! Здесь проложено единственное в своем роде ледовое шоссе к Южному полюсу, по которому можно добраться до пупа Земли на обычном джипе (делались даже попытки прокатиться на велосипеде). А для этого под колесами должен быть лед или очень плотный снег. Все насыпавшееся сверху – в сторону!

Несмотря на скромные габариты, снегоуборщик «Ошкош» – весьма солидный агрегат. Его шнеки легко перемалывают даже слежавшийся снег, справляются с метровой высоты сугробами, а мощный вентилятор отбрасывает снежную струю на десятки метров. Правда, перед нами не грузовик и даже не автомобиль, а узкоспециализированный аппарат. Впрочем, именно такие и обладают самой высокой эффективностью по сравнению с «приспособленцами».

Неужели в Милуоки снег в кузов пикапа-самосвала собирают лопатами? Совсем наоборот! В кузове соль, и ее разбрасывают на дорогу. Но все равно это вчерашний день. Оправдать технологию «от руки на глаз» может лишь чрезвычайность ситуации «внезапно снег выпал»! По науке положено сыпать от 10 до 40 г на квадратный метр. И не соль, а специальный реагент. Для этого изобретены дозаторы, управляемые компьютером.



Готовь сани летом... Но это не сани и даже не детская песочница, а воссозданная модель снегоуборочного плуга на гужевой тяге. Если лошадке удавалось протянуть такое сооружение, наполненное камнями, по свежевыпавшему снегу, его остроконечный нос раздвигал снег в стороны, образуя проход и формируя сугробы по сторонам. Главной в такой уборке была ее регулярность. Как, впрочем, и сегодня.



Такой агрегат для мокрой уборки снега называется снеготаялкой. У нас подобные снегоплавильные пункты тоже появляются; эти – мобильные, в виде обычных полуприцепов. Снимок сделан в одном из американских аэропортов. Мощная струя талой воды говорит о высокой производительности. Главное, чтобы ливневая канализация справилась.

загребающих снег механическими руками, отбрасывающих его плугом, разрезающих шнеком или распыляющих огромными «вентиляторами». Это что касается сухой уборки. А химия дала коммунальщикам еще и «влажную», которую все мы клянем за слякоть, разъеденную обувь, проржавевшие кузова и мутные стекла.

Что же, давайте посмотрим, чем и где убирали и убирают снег. Пока еще не забыли, что это такое. **ЗР**

Снегоуборочные плуги широко применяются и поныне, иногда в довольно экзотическом исполнении. Этот конвой в штате Миссури обошелся всего двумя тягачами вместо трех обычных. Секрет в особом прицепе с плугом, колеса которого могут быть развернуты так, что он едет почти боком, сгребая снег под нож второго снегоуборщика. Хитрая система помогла сэкономить на зарплате водителя и отчасти на топливе.

На правах рекламы

KAMAZ

КАМАЗ ЛИЗИНГ
МАШИНА ВАШЕГО БИЗНЕСА

АКЦИЯ
«ГОРЯЧАЯ ДЕВЯТКА»
НОВОГОДНЕЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Весь товар сертифицирован. Лизинг автотехники осуществляет ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама.

Срок действия акции до 31.01.2012

Параметры сделки уточняются в зависимости от условий договора

8-800-555-00-99

www.kamazleasing.ru
www.kamaz.ru

КОМПАНИЯ ГОДА 2011

КАМАЗ - ЛИЗИНГ в официальных дилерских центрах ОАО «КАМАЗ» по всей России

КУЗОВНОЕ АТЕЛЬЕ

Компания «Русбизнесавто» начала ставить на трехосные шасси Минского автозавода современные российские кузова компании «АвтоМастер». С самосвалами познакомился **Константин Закурдаев**.

Россияне взялись монтировать на МАЗы отечественные кузова несмотря на то, что белорусы еще с середины 1990-х изготавливают их сами. Стоимость авто (только шасси) ниже, подешевеет и доставка. МАЗ с российским ВИН-кодом может участвовать в программе госзакупок, к которым допускают исключительно отечественную технику.

За разработку и изготовление самосвальных платформ взялся один из давних партнеров «Русбизнесавто» – компания «АвтоМастер».

Россияне презентовали две модели с собственными индексами: 452831 и 452831-01. Для первого базой послужил МАЗ-5516А5 с колесной формулой 6×4, для второго – полноприводный МАЗ-631705 (6×6), весьма популярный на Севере. Обе машины – с разгружаемым назад 16-кубовым кузовом, выгодно отличающимся от белорусских аналогов. Благодаря полукруглому профилю он легче освобождается от груза, надежность повышена за счет использования итальянского гидрооборудования «Пента», создана более разветвленная система подогрева выхлопными газами с автоматическим переключателем, который блокирует их подвод к платформе, когда она поднята.

В самосвальных надстройках «АвтоМастера» уже в базовой комплектации – гидрозамедлитель и фиксатор платформы. По сравнению со стандартными минскими машинами изменили расположение лебедки для запасного колеса. Буксирное устройство у модели 6×4 сделали ниже, чтобы прицеп не мешал разгружать самосвал. «Русбизнесавто» обещает: МАЗы с челнинскими и минскими кузовами не будут различаться по цене.

Самосвалы, в отличие от магистральных тягачей, наши заказчики предпочитают со старой кабиной. Такой автомобиль дешевле, да и стальной бампер – не пластиковый, на стройке особо не пострадает. Ну а полноприводных МАЗов с новыми кабинами завод пока серийно не выпускает.

Чтобы сделать самосвалы как можно доступнее, в моторных отсеках установили привычные ярославские V-образные «восьмерки» с ярославскими же коробками передач. Но такие силовые агрегаты сегодня можно расценивать лишь как временное решение, ведь с января 2012-го начнет действовать экологический стандарт Евро-4. **ЗР**

МАЗ-452831 с 16-кубовым кузовом «АвтоМастер».

Кабина выглядит аскетично, но заказчиков она устраивает.

У популярного на Севере полноприводного самосвала под внешними панелями кузова уложен теплоизолирующий слой.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	452831	452831-01
Базовое шасси	МАЗ-5516А5-347 (6×4)	МАЗ-631705-370 (6×6)
Размеры, мм: длина/ширина/высота	7742/2550/3314	9032/2550/3562
Колесная база, мм	3350 + 1350	4200 + 1400
Вместимость кузова, м³	16,0	
Грузоподъемность, кг	19 400	17 100
Полная масса, кг	33 000	33 150
Двигатель	ЯМЗ-6582.10, V8	ЯМЗ-238ДЕ2
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	242/330 1900	242/330 2100
Крутящий момент, Н·м при об/мин	1274 1100–1300	
Коробка передач	М9	
Размер шин	12.00R20	16.00R20

Коммерческие автомобили Ford справятся с любой работой

Обновленный Ford Transit Van – от 885 500 рублей*

Новые возможности для Вашего бизнеса

- Новые дизельные двигатели Global Puma
- Низкая стоимость владения и 2 года гарантии без ограничения пробега
- Широкая возможность конверсии: маршрутное такси, скорая помощь, инкассаторская машина, промтоварный фургон, изометрический фургон
- Модификация Ford Transit с полным приводом

Transit шасси – от 869 500 рублей* **Transit фургон – от 885 500 рублей***

[1] Глобал Пума. * Цена является минимальной исходя из объема двигателя и комплектации. Цена действительна на 01.12.2011. ООО «Форд Соллерс Холдинг» оставляет за собой право вносить изменения в условия предложения. Подробности – на сайте www.ford.ru. Реклама.

Feel the difference

www.ford.ru

ГОНКА ВООРУЖЕНИЙ

На ветвях КамАЗа вот-вот дозреет новый плод – гибрид, объединивший в себе хромосомы КамАЗа, «Даймлера» и корейской инжиниринговой компании DMEC. С проектом 5490, идущим на смену предшественнику 5460, знакомился **Андрей Сидоров**.

Сколько бы рестайлингов ни переживал КамАЗ, по его кабине без труда угадывалось происхождение из далеких семидесятых годов. Множество кабин (в том числе от именитых производителей), которые пытались примерить камскому грузовику, по разным причинам не приживались. Между тем рынок магистральных грузовиков России захватили иностранцы, оттеснив бывшего хозяина трасс с его жалкими 5% на обочины дорог третьей категории. Дело не только в техническом совершенстве «варягов». Перевозчик обращает внимание также на современный дизайн грузовика и обязательно на комфорт и просторность кабины. Со «скворечником» арсенале, пусть даже относительно дешевым, но безнадежно устаревшим, воевать было невозможно.

Поэтому новый тягач создавали в кооперации с «Даймлером», а один из вариантов кабины для перспективной модели заказали у корейской компании DMEC. Но она – в чуть более отдаленной перспективе. Сегодня более реалистичной представляется мерседесовская, от «Аксора» предпоследнего поколения. С нею, сообщил на презентации новой машины гендиректор КамАЗа Сергей Когогин, машину планируют запустить в серию в 2013 году.

Корейский вариант кабины (так называемая 200-я серия), тот, что вы видите на снимках, – еще не окончательный. К примеру, предстоит увеличить угол въезда, а для этого придется подрезать бампер до противоподкатного бруса. В серию такая кабина пойдет не ранее 2016 года.

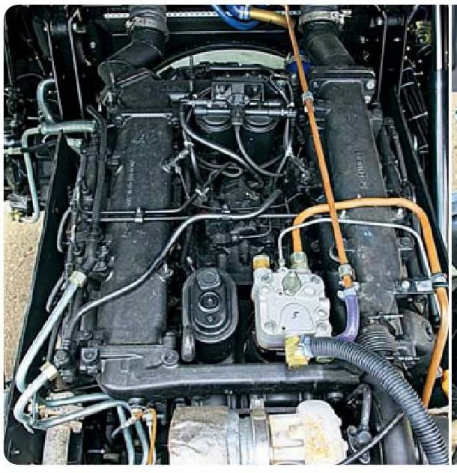
Двигатели новинки – на выбор. Первый – рядная наддувная «шестерка» «Мерседес-Бенц OM457LA»: технология BlueTec, Евро-5, мощность 428 л.с., момент 2100 Н·м. Его особенность – электронная система подачи топлива с индивидуальными топливными насосами, интегрированными в блок цилиндров, и центрально расположенными

Обе кабины вполне современны и, на мой взгляд, одинаково функциональны: по два роскошных спальных места, пневмоподвеска сидений, регулируемые рулевые колонки, микроклимат и полная электрификация. Корейская, пожалуй, более экстравагантна, а немецкая построже, но это дело вкуса.

На обеих машинах пневмоподвеска заднего моста двухбаллонная – решение, проверенное многими производителями грузовиков.

Передние концы рессор – на пальцах. Разработчики утверждают, что с ними выше плавность хода, хотя они и требуют периодической смазки.

Двигатели – на выбор: V8 КамАЗ-740.75 (Евро-4) или «шестерка» «Мерседес-Бенц OM457LA» (Евро-5), примерно одинаковые по характеристикам.



форсунками (так называемая столбиковая система). Второй двигатель – КамАЗ-740.75-440: V8, «коммон рейл», Евро-4, 440 л.с., 2060 Н·м. Для нейтрализации окислов азота в выхлопных газах применяют раствор мочевины, только на отечественном варианте она впрыскивается в приемную трубу глушителя, а на «Мерседесе» – в сам глушитель. От рециркуляции отказались: отечественная солярка, особенно в глубинке, зачастую содержит слишком много серы, что приведет к ускоренному износу мотора и нейтрализаторов. Выхлопные трубы у обеих версий выведены вниз, ближе к продольной оси автомобиля, – так удается снизить уровень внешнего шума примерно на 1,5 дБА.

Коробки передач – 16-ступенчатая синхронизированная механика с дистанционным управлением

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

КамАЗ-5490 (4×2)

Размеры: длина×ширина×высота, мм	6080×2500×3395/3965*
Колесная база, мм	3570
Масса снаряженная, кг	7099
Допустимая нагрузка на ССУ, кг	10 550
Допустимая масса автопоезда, кг	44 000
Максимальная скорость, км/ч	110
Угол преодолеваемого подъема, %	18
Радиус поворота, м	8,5

ДВИГАТЕЛИ: КамАЗ-740.75-440, дизельный, V8, 11,76 л, турбонаддув, 324 кВт/440 л.с. при 1900 об/мин, 2060 Н·м при 1300 об/мин; «Мерседес-Бенц OM457LA», дизельный, P6, 11,97 л, турбонаддув, 315 кВт/428 л.с. при 1900 об/мин, 2100 Н·м при 1100 об/мин.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: ZF 12AS 2131, M12, роботизированная; ZF 16S 2221, M16.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – рессорная/двухбаллонная пневмо; тормоза – дисковые, с электропневматическим приводом; шины – 315/60R22,5.

*«Аксор-L»/DMEC.

ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ ТЯГАЧА

- **EBS** (тормозная система с электронным управлением) сокращает тормозной путь автопоезда и уменьшает износ накладок. Дополняется следующими системами:
- **ESP** (электронная система стабилизации) – важное приложение к EBS и пока наиболее эффективная система активной безопасности. Она компенсирует ошибки водителя, нейтрализуя и исключая занос и помогая восстановить контроль над автомобилем;
- **ECAS** (система управления пневмоподвеской колес) – обеспечивает мягкость передвижения по неровной дороге, лучшую устойчивость в поворотах и сокращение тормозного пути, а также удобную погрузку-разгрузку, изменяя или самостоятельно поддерживая заданный дорожный просвет.

телескопической тягой (ZF 16S 2221) или 12-ступенчатый несинхронизированный робот (ZF 12AS 2131). Первая перекрывает диапазон передаточных чисел от 13,86 до 0,86, вторая – от 15,86 до 1,00. В остальном машины идентичны: одинарные гипоидные задние мосты «Даймлер-HL6», рессоры спереди и двухбаллонная пневмоподвеска сзади, дисковые тормоза с электронным управлением. Разве что на машинах с кабиной «Аксор-L» пока используют тормозные аппараты WABCO и положение рамы отслеживают два датчика уровня, а с корейской – «Кнорр-Бремзе» и один датчик. Какой системе отдадут предпочтение или же в серию пойдут обе, пока сказать сложно. Для того и строят опытные образцы, чтобы взвесить все за и против до запуска в серию.

На новый проект КамАЗ возлагает большие надежды – с ним он намерен отвоевать не менее четверти отечественного рынка магистральных тягачей. Однако прогнозы иностранных конкурентов на этот счет менее оптимистичны. Они считают, что европейские тягачи уже заработали авторитет у перевозчиков, а КамАЗу только предстоит завоевать доверие. Вместе с тем, учитывая ожидаемую цену новой модели на уровне 2,5 млн. рублей, перспективы КамАЗа представляются вполне реалистичными. Самый дешевый «европеец» стоит около 3 млн. рублей, а если КамАЗ-5490 с его заявляемым ресурсом в 1 млн. км и межсервисным пробегом под 80 тыс. км будет, по сути, тем же «Мерседесом», только под российской маркой, – то шансы очень неплохи.

Существенную поддержку может оказать повышение таможенных пошлин на тягачи класса Евро-4 и Евро-5, которое лоббирует КамАЗ, – до 25 и 15% соответственно. Сейчас эта пошлина составляет 5%. Как отмечают на КамАЗе, при средних таможенных сборах на комплектующие в 10% сборка грузовиков в России невыгодна. Они также подчеркивают, что повышение пошлин окажет поддержку и иностранным производителям грузовиков, имеющим свои заводы в России. ЗР

Рулевой механизм, как и коробки передач, – марки ZF. Отлично зарекомендовали себя, в том числе и на «дакаровских» КамАЗах.

Стабилизатор поперечного крена в передней подвеске из компоновочных соображений установлен задом наперед, что, впрочем, не сказывается на его эффективности.

Предпусковой подогреватель – отечественный и, говорят, вполне надежный.

Синий шланг с пистолетом – сжатый воздух, которым удобно, например, выдуть пыль из труднодоступных мест кабины или сбить грязь с обуви.

ПОЕЗДА-ГИГАНТЫ

Минтранс Германии одобрил экспериментальный выход на дороги страны с 1 января 400 гигалайнеров – особо длинных (25,25 м) автопоездов. Аргумент: для перевозки одного и того же груза достаточно двух таких составов вместо прежних трех, что дает экономию топлива до 30%. Да и лишнему водителю платить не придется. Повысить допустимую полную массу автопоезда свыше 44 т пока все же не решились. Нововведение окажется особенно полезным при перевозке объемных грузов, например бумажных рулонов в типографии.

НА ПОВОДКЕ

В Потсдаме начал развозить посылки и бандероли экспериментальный «Фольксваген-еТ!». Он, конечно же, электрический, но не это главное. Модель сделана специально с учетом пожеланий почтальонов. Например, боковая сдвижная дверь грузового отсека открывается электроприводом всего за 3 с. Время для почтальона – деньги! Если водителю надо срочно подбежать к соседнему дому, то он командой может подозвать фургон поближе. Если же при разгрузке надо передвинуться чуть дальше, то машиной можно управлять и не покидая грузовой отсек – с помощью специального джойстика.

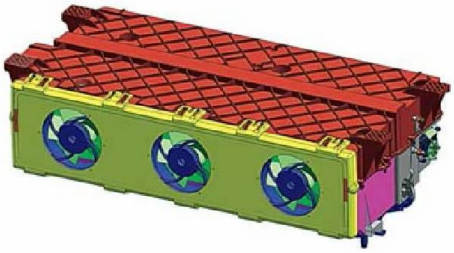
ПОЛЬЗА ВЕТРА

Прицеп «Виндрайх» интересен встроенной ветросиловой установкой мощностью 3,5 кВт. Приехав на место, можно выдвинуть мачту на высоту до 10 м и ловить ветер раскладными 2-метровыми лопастями. Внутри прицепа помимо силовой электроники размещены 32 литиево-ионные батареи на 50 кВт·ч, накапливающие «отловленную» энергию. Вот так, с минимумом затрат, шума и дыма, можно решить вопрос электрообеспечения мероприятий на открытом воздухе.

СУПЕРБОЛЬШОЙ ГИБРИД

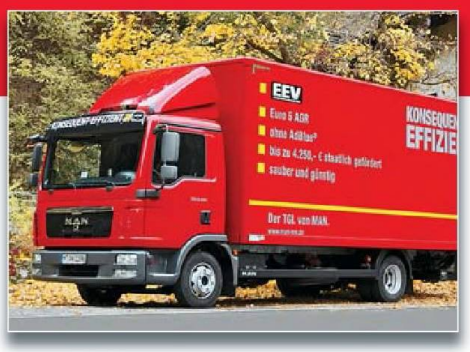
В Токио среди привычных уже гибридных легковушек будет представлен и «Мицубиси-Фусо Супер Грейт HEV». Его дизель-электрический силовой агрегат собран по параллельной схеме, так что автомобиль может ехать на любом виде тяги или на обоих сразу. Конечно, все преимущества гибрида раскрываются при частом чередовании разгонов и торможений, но и в среднем новинка по сравнению с самыми продвинутыми дизельными версиями экономичнее минимум на 10%.

КЛИМАТ ИЗНУТРИ



На выставке «Бас Уорлд» в Бельгии компания «Делфай» показала кондиционер Diavia City Bus HVAC для автобусов вместимостью до 35 человек, который устанавливается не на крыше, как обычно, а внутри. Это уменьшает сопротивление воздуха, причем, как ни удивительно, не приводит к росту шумности в салоне. Модульная конструкция облегчает монтаж. Потребляемая мощность достигает 18 кВт, но тут уж ничего не поделаешь: за комфорт надо платить.

ЧИТАЙТЕ В ЯНВАРСКОМ НОМЕРЕ



MAN TGL
среднетоннажный грузовик

SCANIA
самосвальная и специальная техника

CITROEN JUMPER
вторичный рынок

А ТАКЖЕ
Новые законы, вопросы кредита, страхования, лизинга, экономические прогнозы и рекомендации, логистика, выбор автобуса, автомобиля и прицепа, подбор шин и масел, компоненты и расходники, новые сервисные центры, комментарии специалистов, консультации юриста, бухгалтера, кадровые вопросы и вопросы безопасности

ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ВАЖНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ WWW.REIS.ZR.RU

реклама

НЕ ПОЗВОЛИТ НИКОГДА ОН ЗАМЕРЗНУТЬ В ХОЛОДА

Зимой, особенно в мороз, водителю подолгу приходится находиться в промерзшем автомобиле и ждать пока двигатель не прогреется и не начнет работать печка. Время ожидания может затянуться до получаса. Лобовое и боковые стекла могут запотеть или покрыться льдом и инеем. И пока не начнет работать печка, водитель остается заложником своего автомобиля. Летом к утру тоже иногда бывает довольно прохладно. Именно для того, чтобы избежать неприятных минут ожидания, был создан миниатюрный и удобный электрический автомобильный обогреватель. Он идеален для дальних путешествий. Питание прибора происходит от гнезда 12 В типа "прикуриватель". Нагретый воздух начинает подаваться в салон вашего авто посредством встроенного вентилятора с первых же секунд после включения. Так что вы сразу сможете ощутить на себе преимущества этого маленького, но такого мощного прибора.Он скрасит ваше пребывание в холодном автомобиле.

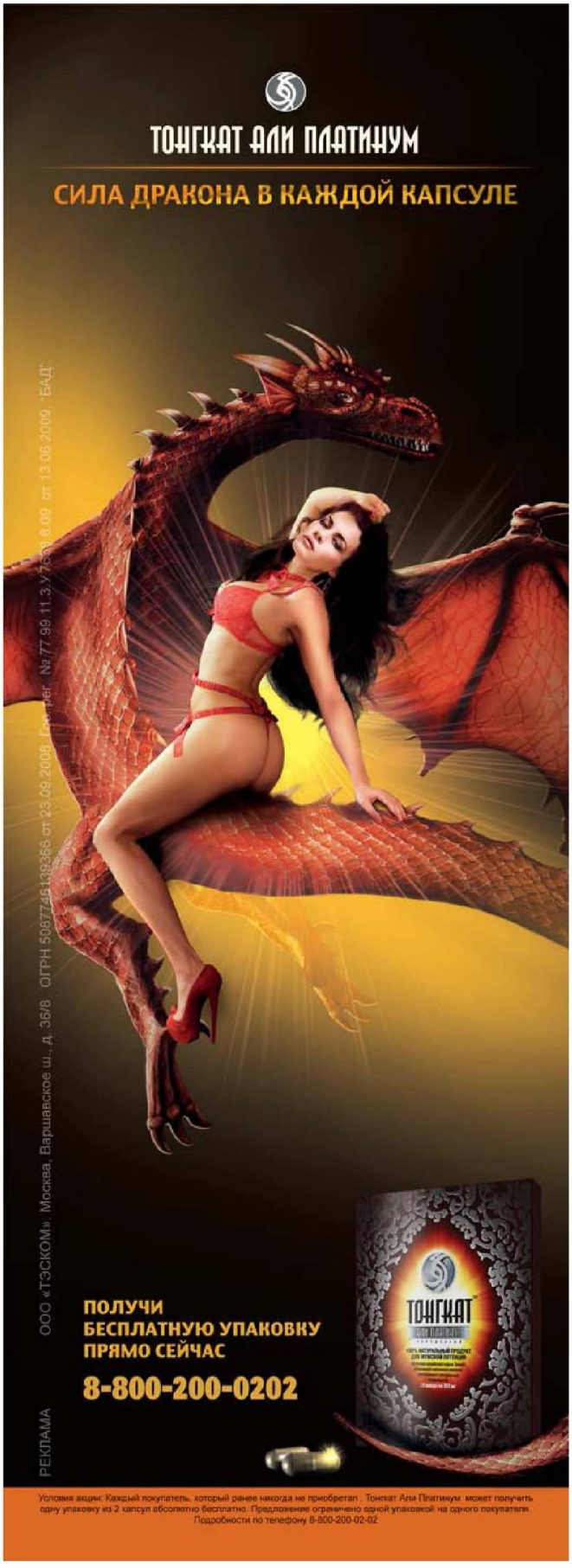
Цена 1498 руб.

Заказать можно по адресу: 302961 МСЦ г. Орел, а/я 11 (ЗР), отдел «Товары почтой»; по многоканальным телефонам:
8 (495)781-78-81; 8 (4862) 33-22-22
на сайте: **www.zacaz.ru**.
Возможна курьерская доставка до двери от 350 руб. справки у операторов. Телефон для жителей Украины (050)816-15-18.
Для жителей Дальнего востока и Восточной Сибири, стоимость товаров увеличивается на 150 рублей.
Мы строго соблюдаем принципы единой международной Конвенции о Почтовой и Дистанционной Торговле.
Юридический адрес: 302025 г. Орел Московское ш. 137
ООО «Ваш Заказ». ОГРН 1107746376253.

РЕКЛАМНОЕ БЮРО
За рулем

По вопросам размещения рекламы в журнале "За рулем" обращайтесь в рекламное бюро "За рулем" по телефону:

(495) 363-47-27
(многоканальный)



В МИРОВОМ МАСШТАБЕ

ФОРМУЛА-1: ПЕРЕМУДРИЛИ...
За всю историю автоспорта не было такого турнира, где результат столь сильно зависел бы от шин. Всегда самыми весомыми качествами гоночного автомобиля являлись мощность двигателя, хорошая аэродинамика, легкость поиска настроек. Ныне инженеры всех команд круглый год добивались одного: чтобы машина не слишком быстро изнашивала резину! Некоторым задача оказалась не по зубам. В частности, «Феррари» так и не решила проблему резкого падения скорости при переходе на более жесткий тип шин. «Мак-Ларен» бледнел на жарких этапах с горячим асфальтом. Лейтмотивом звучали призывы к пилотам: «Берегите резину!». С целью экономии шин гонщики иногда осознанно пропускали ту или иную часть

МОТИВАЦИЯ
Шесть побед Себастьяна Феттеля в первых восьми гонках и непрерывные «поулы» «Ред Булла» сняли главные вопросы уже к июню. Борьба за второе место затем определялась мотивацией пилотов. Марка Уэббера деморализовала собственная команда, постоянно жертвовавшая им ради побед Феттеля. Льюис Хэмильтон откровенно сбросил обороты в сентябре, дав понять, что место ниже первого его не интересует. Фелипе Масса, похоже, был расслаблен с весны и выше пятого места не поднялся ни разу.

ГЕНИЙ
Эдриана Ньюи называли выдающимся специалистом по аэродинамике еще в конце прошлого века. А за прошедшие годы роль прижимной силы лишь росла, поскольку развитие остальных способов повышения скорости в Формуле-1 искусственно тормозили. На машинах, построенных Ньюи для «Вильямса» и «Мак-Ларена», чемпионами стали Н. Мэнселл, А. Прост, Д. Хилл, Ж. Вильнёв и М. Хаккинен. В «Ред Булл» Ньюи пришел в 2006 году.

НЕ ЖДАЛИ?!
Кими Райкконен после нескольких лет в мировом ралли подписал контракт с «Лотос Рено F1». Вместо кого поедет в сезоне-2012 экс-чемпион мира?
У Виталия Петрова тоже действующий контракт. Но команда уже показала свое отношение к таким документам, уволив в разгар сезона Ника Хайдфельда.
Не исключено, что вакантное место разыграют, как на аукционе, – кто больше принесет спонсорских денег...

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1, итоги

Пилоты

1. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	392
2. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	270
3. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	258
4. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	257
5. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	227
6. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	118
7. Н. Росберг (Германия, «Мерседес GP»)	89
8. М. Шумахер (Германия, «Мерседес GP»)	76
9. А. Сутиль (Германия, «Форс Индия – Мерседес»)	42
10. В. Петров (Россия, «Лотос Рено F1»)	37

Команды

1. «Ред Булл»	650
2. «Мак-Ларен»	497
3. «Феррари»	375
4. «Мерседес GP»	160
5. «Лотос Рено F1»	73
6. «Форс Индия»	69

Среди обладателей золота трех главных гоночных чемпионатов мира нет ни одного нового имени. Кто победил в 2010-м, тот выиграл и в 2011-м. Итоги сезона подвели **Сергей Зиновьев** и **Вячеслав Субботин**.

квалификации – абсурд! Команда «Ред Булл» от повышенного износа страдала менее других, и в этом залог ее тотального перевеса, что, в свою очередь, стало причиной скучного сюжета чемпионата. Но даже «Ред Булл» чурался жестких шин и во всех условиях старался использовать мягкие как можно дольше.

Мощность мотора перестала главенствовать в Формуле-1. «Ред Булл» получал такие же моторы, как и «Лотос Рено F1», – не самые мощные на сегодняшний день. Система DRS (управляемый элемент заднего антикрыла) упростила процедуру обгона до банальности, минимизировав роль пилота. Но еще больше «обгонов» стало происходить в боксах, поскольку число пит-стопов превысило разумный порог – опять-таки следствие шинного регламента.

НАШИ ЛЮДИ

Виталий Петров выжал почти максимум из того, что позволяла машина. Намного более опытному Нику Хайдфельду по набранным очкам не уступал, а Бруно Сенну превзошел. Свой результат 2010 года улучшил. Команда «Маруся Вёрджин», выступавшая с российской лицензией, наряду с другими «бюджетными» командами стала заложницей мотора «Косворт», который даже «Вильямсу» с его отменной инженерной базой ничего не позволил достичь.

СРАВНЕНИЕ В ПОЛЬЗУ

Шумахер в возрасте 24 лет располагал всего двумя победами в Гран-при, а у Феттеля их двадцать одна! Еще один из незыблемых рекордов Михаэля – 68 поул-позишн – может тоже пасть довольно скоро. Число «поулов» у Феттеля уже достигло трех десятков. И мы еще переживали, что грандиозные достижения Шумахера никто никогда не превзойдет! Пал рекорд Мэнселла – 14 «поулов» за сезон (1992). Феттель поднял планку до пятнадцати.

ШАГ НАЗАД

«Мерседес GP» поразил скоростью на предсезонных тестах, но в гонках поначалу уступал даже «Лотосу Рено F1». Лишь к середине сезона стало что-то получаться, но – ни одного подиума в 19 гонках! Большое разочарование для команды, которая под названием «Браун GP» была чемпионом-2009. Да и в прошлом сезоне набрала вдвое больше очков... Явно не тот результат, на который рассчитывал «Мерседес-Бенц», создав собственную команду.

РАЛЛИ: УДАР НИЖЕ ПОЯСА

Восемь титулов подряд! Это достижение удачливого гения. Никто не умаляет таланта Себастьена Лоэба, но полезен ли бессменный чемпион мировому ралли? Победы одного пилота приедаются публике, надо хоть иногда что-то (или кого-то?) менять.

Давно напрашивался некий обмен пилотами между командами. Интересно же узнать, что покажет вечный лидер за рулем другой машины! Но нет, «Ситроен» не желал отпускать из рук счастье, а Лоэб ни разу не высказал желания куда-то уйти. Остается он и на следующий сезон. Причем команда улучшила ему условия: разорван контракт с несговорчивым Себастьеном Ожье, который выиграл пять этапов и тем самым отобрал у коллеги кучу очков. Его место занял – страшно сказать! – Микко Хирвонен.

Для поклонников мирового ралли это удар ниже пояса: два сильнейших по итогам сезона гонщика планеты собраны в чемпионской команде. «Ситроен» таким образом избавил Лоэба сразу от двух соперников – внутреннего и внешнего. Вряд ли Хирвонен возьмется реализовывать чемпионские амбиции, как это делал Ожье. Иначе его не стали бы приглашать. Куда пойдет уволенный Ожье? Вариантов всего два – «Форд» или «Мини». Если, конечно, бессменный вице-чемпион «Форд» не свернет раллийную программу. Хотя на горизонте появился еще и «Фольксваген».

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ, итоги

Пилоты

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	222
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	214
3. С. Ожье (Франция, «Ситроен-DS3»)	196
4. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	172
5. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-DS3»)	110
6. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	88...
17. Е. Новиков (Россия, «Форд-Фиеста»/«Ситроен-DS3»)	12

Команды

1. «Ситроен Тоталь»	403
2. «Форд Абу-Даби»	376
3. «М-Спорт Форд»	178
4. «Петер Сольберг Тим»	98

НЕПРИМИРИМЫЕ

Противостоянию «Ситроена» и «Форда» придал свежести переход на новые модели – DS3 и «Фиесту» с двигателями 1,6 л, турбо. Удивительно, что при очевидном перевесе «двойного шеврона» (10 побед в 13 гонках) вопрос о титуле продержался до последней гонки сезона. Вот только титул снова ушел в те же руки...

КЛЮЧЕВОЙ МОМЕНТ

У Лоэба два схода подряд в осенней части чемпионата – на Ралли Австралии и Ралли Франции. Это позволило Хирвонену настичь лидера по очкам, и перед заключительными двумя гонками сложился паритет. Следующий этап, в Испании, выиграл француз, финн финишировал вторым, и у Лоэба появился тактический перевес на Ралли Уэльса.

ОЖИДАНИЯ

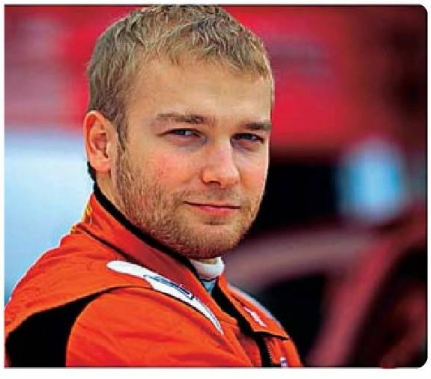
После семи титулов Лоэба подряд хотелось, чтобы чемпионат мира ради разнообразия выиграл кто-то еще – финны из команды «Форда» или партнер по «Ситроену» Себастьен Ожье (на фото). Стартовая гонка сезона обнадеживала – в Швеции выиграл Микко Хирвонен.

РАЗОЧАРОВАНИЕ

От вице-чемпиона 2010 года мы ждали большего. Казалось, Яри-Матти Латвала заматерел, стал совершать меньше ошибок, приводящих к авариям, а со скоростью у него и до того был полный порядок. Однако финн одержал лишь одну победу, три гонки провалил и лишь в четырех превзошел результат Хирвонена.

ПИЛОТ ОДНОЙ МАРКИ

Как-то все забывают, что мировых титулов у Лоэба больше чем восемь. Еще один он добыл в юниорском зачете «Супер-1600» в 2001 году за рулем «Ситроена-Саксо». Лишь затем последовали взрослые титулы на «Ксаре», C4 и DS3. Рекорды Себастьена, по-видимому, не будут побиты никогда (при тенденции к уменьшению числа гонок в сезоне): 67 побед на этапах (из нынешних соперников ближайший показатель у Хирвонена – 14), самое большое число побед в одном сезоне (11, в 2008-м), самое большое число побед подряд (6, в 2005-м), наибольшее число подиумов подряд (15, в 2008 и 2009-м) и так далее. И у Лоэба еще контракт с «Ситроеном» на два года. Десятый?



НОВИКОВ БЬЕТСЯ

Евгений Новиков (21 год) в составе «ALM Ралли Тим» на «фиестах» и «ситроенах» провел восемь этапов из тринадцати, в чем-то даже превзойдя раннего Колина Мак-Рея: шесть сходов подряд из-за аварий и поломок. Под конец все же выдал два результативных финиша – седьмые места в Испании и Уэльсе. Молодец! Но стабильность все-таки надо повышать.

ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА

БМВ объявила для «Мини WRC» усеченную программу: всего шесть стартов на этапах. Мало кто верил, что новорожденной команде удастся на равных бороться со старожилами. Однако Дани Сордо выехал на подиум в Германии, а затем повторил успех во Франции. Никаких сомнений, что в новом сезоне «Мини» – серьезнейший игрок!

ТУРИНГ: ПОД ДИКТОВКУ ТРИКОЛОРА

Этапом на городской трассе Макао завершился сезон мирового туринга. На нем и определился чемпион. Откровенно говоря, минувший кузовной чемпионат выдался не столь ярким, как предыдущий. Ведь в нем осталась лишь одна заводская команда – «Шевроле». Остальные участники на БМВ, СЕАТах, «вольво» – частные команды с ограниченным бюджетом. А скорость и мощь в автоспорте определяют деньги: чем их больше, тем выше результат. Оппоненты могут возразить: в машинах, подчиненных единым требованиям, похожи и моторы, и подвески, и тормоза. Всё так, различия в нюансах: иной профиль рычага, полегче металл, прочнее шарнир. Но нюансы как раз и стоят самых больших денег. Плюс затраты на филигранную настройку и доводку. В команде «Шевроле» на это денег не жалели, и результат налицо: на всех этапах – от Бразилии до Китая – в числе победителей всегда оказывались ее гонщики.

Чем был хорош «Шевроле-Круз» в сезоне-2011? Во-первых, новым 1600-кубовым наддувным мотором. Судя по резвости автомобиля на этапах, особенно на скоростных участках, движок выдает более 350 сил (в паспорте указано 310 л.с., но, ясное дело, лукавят). Во-вторых, поразительной сбалансированностью и широким диапазоном настроек. Наконец, пилотами: Иван Мюллер, Роберт Хафф и Ален Меню на сегодняшний день лучшие. Если кто-то из них не смог попасть в призеры, это означало лишь одно: не повезло.

Героем сезона стал всегда хмурый Иван Мюллер, теперь уже

КРЭШ-ТЕСТ
В чемпионате было несколько городских гонок. Очень жесткие и суровые заезды без права на ошибку. Если промазал, ловушка отнюдь не песок, а, как правило, бетонная стена. В городском сражении побеждают исключительно опытные, расчетливые пилоты. В Макао им стал Роб Хафф.

НАШИ В ГОРОДЕ
Весь сезон мы болели за единственного российского пилота Алексея Дудукало. Но возможности машины и невеликое знание трасс не позволили ему занять высокое место. В итоге он предпоследний из 22 пилотов, набравших очки. Два результативных финиша – в Бельгии и Германии.

МЫ ЕЩЕ УСПЕЕМ
В финальной гонке Алексей Дудукало на незнакомой ему трассе в Макао сражался как лев и выбил себе аж 10-ю позицию. Увы, не повезло, врезался в стену. И даже на прогревочных заездах – авария. Смотрите, за 20 минут до главного старта на СЕАТе Алексея еще выставляют углы передних колес.

трехкратный чемпион. Своего одноклубника Роба Хаффа, завоевавшего серебро, он опередил всего на 3 очка: 433 против 430. Третье место у Алена Меню. И, разумеется, общая победа «Шевроле» в командном зачете. Такой вот вышел сине-бело-голубой победный триколор. ЗР

ВЕСЬ СЕЗОН В ЛИДЕРАХ

Три машины «Шевроле-Круз» были настолько быстры и напористы, что не оставили шансов соперникам на победу ни в личном зачете, ни в командном уже после первых стартов. В следующем году, утверждают, придет фирменная команда «Форда». Она должна задать жару неодолимым пока «Шеви».

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC, итоги

Пилоты

1. И. Мюллер (Франция, «Шевроле-Круз 1.6 Т»)	433
2. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз 1.6 Т»)	430
3. А. Меню (Швейцария, «Шевроле-Круз 1.6 Т»)	323
4. Т. Коронел (Голландия, БМВ-320 ТС)	233
5. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон 1.6 Т»)	204
6. Т. Монтейро (Португалия, «СЕАТ-Леон 1.6 Т»)	117
7. К. Поульсен (Дания, БМВ-320 ТС)	112
8. Ф. Энгстлер (ФРГ, БМВ-320 ТС)	88
9. Н. Мишелиц (Венгрия, БМВ-320 ТС)	88
10. М. Нюкъяер (Дания, «СЕАТ-Леон 1.6 Т»)	88

Команды

1. «Шевроле»	973
2. «БМВ Кастомер»	583
3. «Санред Кастомер»	522
4. «Вольво Полестар»	154

СГОРЕЛ НА РАБОТЕ

Разбитые машины на этапах WTCC – рядовое явление, но для охающей публики авария – событие, равное по зрелищности триумфальному финишу чемпиона. Вот этот аппарат чуть не сгорел, едва потушили. Возможностей штатной системы пожаротушения иногда недостаточно.

ИНТРИГАНЫ

Загадка – кто станет чемпионом WTCC? – сохранялась до последнего круга и держала болельщиков в напряжении все этапы. Иван Мюллер победил. Но Хафф (слева), занявший второе место, сказал, что непременно «отомстит» в следующем году и своего уже не упустит.

На правах рекламы

БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ

За рулем

105082, Москва, ул. Бакунинская, д.72
т. 961 11 51, т/ф 961 11 50
http://travel.zr.ru,
e-mail: turburo@zr.ru zrtravel@zr.ru

ПОЕХАЛИ С НАМИ!

ТУРЫ НА СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ

СКАНДИНАВСКИЕ КАНИКУЛЫ

Хельсинки (2 ночи) — Стокгольм (2 ночи) — паром Турку — Стокгольм — Турку (2 ночи)

от 17 100 руб.

ТУР В ИТАЛИЮ

Краков — Прага (2 ночи) — Лидо ди Езоло (5 дней рядом с Венецией, Вероной, Флоренцией, озером Гарда) — паром Турку — Вена (2 ночи) — Будапешт

от 17 960 руб.

БЛИЦ-ТУР В ЕВРОПУ

Будапешт (1 ночь) — Вена (2 ночи) — Прага (3 ночи) — Дрезден (1 ночь)

от 15 880 руб.

разработка индивидуальных маршрутов

В немецком Кубке Формулы-3 Николай Марценко (№30) сражался с британцами, австрийцами и голландцами, а победителем серии стал новозеландец.

КТО СЛЕДУЮЩИЙ?

Перспективы молодых российских пилотов в зарубежных чемпионатах изучил **Максим Вольнов**.

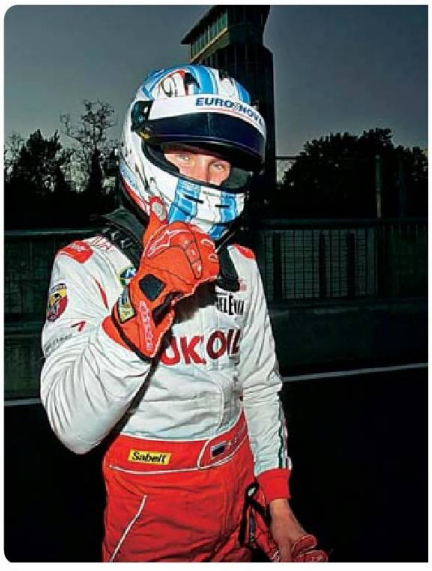
Виталий Петров доказал: пробиться в Формулу-1 реально. Что для этого нужно? Правильный менеджмент, определенный багаж побед в младших формулах, подходящий возраст и крепкий бюджет. Последний фактор зачастую решающий. Но ведь автоспорт вообще занятие дорогое, даже на самых начальных стадиях. А на ближних подступах к Формуле-1 тем более.

Желающих со всего мира сотни, и многие из них по-настоящему талантливы, владельцам команд есть из кого выбирать. Большинство европейских формульных серий – полный интернационал: азиаты, американцы северные и южные, австралийцы... Кого только нет! И, между прочим, из года в год растет число россиян. В минувшем сезоне около двух десятков наших пилотов пробовали силы в Европе, и трое добились заметных успехов – далеко не каждая держава может похвастаться таким представительством.

Но сезон, к сожалению, был провален у Михаила Алешина, который ближе всех подобрался к заветной вершине, выиграв в 2010 году Евросерию «Рено 3,5». Места в Ф-1 он не получил, хотя и пытался, а участие в серии GP2 для него оказалось слишком дорогим. В итоге Алешин провел в ней только три этапа да еще несколько раз стартовал в других, менее значимых турнирах.

На распутье и Сергей Афанасьев. Третье место в AutoGP – этого для перехода в Ф-1 мало, а значит, остается одна дорога – в GP2. Между тем титул в GP2 добыть неимоверно трудно, при всем при том он сегодня ничего не гарантирует. Джорджио Пантано (победитель 2008 года) и Нико Хюлькенберг (2009) Формулой-1 не были востребованы, а Ромен Грожан (2011) по-прежнему лишь тест-пилот. Лишь Пастору Мальдонадо (2010) повезло – его пригласила команда «Вильямс».

Поэтому, скорее всего, будущих российских пилотов Формулы-1 следует искать среди тех, кто еще совсем юн и только начал покорять Европу. Второй сезон в Формуле-«Абарт» принес двойной успех Сергею Сироткину: в итальянском чемпионате он серебряный призер, а европейскую серию даже выиграл! Сейчас и не припомнить столь удачного начала у кого-либо из россиян. В этом году «выстрелил» еще и Даниил Квят: призовые места в Еврокубке и североевропейском чемпионате «Рено 2,0». Вполне вероятно, что кто-то из этих ребят года через три-четыре доберется до Формулы-1. И как знать, может, составит конкуренцию первопроходцу Петрову? **ЗР**



Выбор команды очень важен для удачного начала карьеры. Сироткин сделал ставку на «Супернову», которая выступает также в AutoGP и GP2.

Участие в молодежной программе «Ред Булла» – мечта десятков юных пилотов. Даниилу Квяту повезло: спонсорская поддержка гарантирована.

ИТОГИ ВЫСТУПЛЕНИЙ РОССИЯН В ЕВРОСЕРИЯХ

Пилот	Серия	Победы/подиумы	Место
Афанасьев Сергей (Москва, 23 года)	AutoGP	3/4	3
Снегирев Максим (Москва/Лондон, 24)	Формула-2	–/–	17
Мове Даниил (Москва, 25)	Формула-«Рено 3,5»	–/2	10
Небылицкий Антон (Москва, 22)	Формула-«Рено 3,5»	–/–	19
Квят Даниил (Уфа/Рим, 17)	Формула-«Рено 2,0»	2/5	3
Нагулин Денис (Санкт-Петербург, 19)	Формула-«Рено 2,0»	–/–	27
Мавланов Роман (Москва, 17)	Формула-«Рено 2,0»	–/–	28
Сироткин Сергей (Москва, 16)	Евросерия Формула-«Абарт»	4/9	1
Лукашевич Иван (Москва, 20)	GP3	–/–	26
Зимин Максим (Барнаул, 17)	GP3	–/–	27
Марценко Николай (Красноярск, 17)	ATS F3 Cup	–/–	12

За рулем

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ http://shop.zr.ru/

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

Автомобильные GPS навигаторы LEXAND

ST-5300 - Диагональ экрана **4.3"**
Код **02840** Цена **3690р.**

ST-5350 - Диагональ экрана **5"**
Код **02841** Цена **4190р.**

ST-5350 HD (высокое разрешение 800*480)- Диагональ экрана **5"**
Код **02842** Цена **4490р.**

ST-610 HD (высокое разрешение 800*480)- Диагональ экрана **6"**
Код **02874** Цена **6090р.**

ST-7100 HD (высокое разрешение 800*480)- Диагональ экрана **7"**
Код **02943** Цена **6390р.**

Новейший высокоскоростной процессор и ОС WinCE 6.0.
Стильный дизайн: ультратонкий корпус 13мм из материала SoftTouch , серебристая рамка экрана. Абсолютно плоский экран «без бортиков». Покрытие экрана «антиблик».
Память: ОЗУ/ПЗУ 128Мб/2Гб, слот расширения MicroSD (поддержка SDHC до 16Gb), Запуск любых навигационных программ (кнопка «Путь навигации»), Навигационный пакет Навител с картами России с бесплатным обновлением, карты предустановленны на внутреннюю память устройства. Мультимедийные возможности (просмотр фото, видео, текста).

Автомобильные GPS навигаторы Shturmann

Link 300 - Диагональ экрана **4.3"**
Карты: Россия+Украина
Код **02919** Цена **5190р.**

Link 500 - Диагональ экрана **5"**
Карты: Россия,Украина, Белоруссия, Латвия, Литва, Эстония, Финляндия, Норвегия, Швеция, Дания.
Код **02920** Цена **7190р.**

Новейший высокоскоростной процессор и ОС WinCE 6.0.
Стильный дизайн. Память: ОЗУ/ПЗУ 128Мб/2Гб, слот расширения MicroSD (до 8Gb) GSM модуль (Яндекс-пробки, телефон, SMS, GPRS-интернет). Навигационный пакет Navteq.
Карты с бесплатным обновлением (2 года). Мультимедийные возможности.

Надувной ДОМКРАТ

Высота подъема 460 мм
Грузоподъемность 3т
Код **02686** Цена **2600р.**

Высота подъема 665 мм
Грузоподъемность 4т
Код **02688** Цена **5000р.**

Высота подъема 460 мм
Грузоподъемность 3т
с шипами на дне
Код **02687** Цена **3500р.**

Высота подъема 665 мм
Грузоподъемность 4т
с шипами на дне
Код **02689** Цена **6500р.**

АВТОСКАНЕР OBD II

Прибор предназначен для диагностики автомобилей соответствующих стандарту **OBD-II**, а именно: большинства европейских, американских, японских и корейских марок автомобилей поставляемых в Россию с 2001г. выпуска; автомобилей рынка США с 1996г. выпуска*; бензиновых автомобилей рынка стран Евросоюза с 2001г. выпуска, дизельных с 2004 года выпуска*; автомобилей рынка Японии с 2003г. выпуска*;
*любые марки автомобилей, производимые или ввезенные в эту страну.

Поддержка всех типов диагностических интерфейсов: ISO-15765 (CAN) 2.0A и 2.0B; ISO-9141-2; ISO-14230-2 (KWP2000); J1850 PWM; J1850 VPW

Код **01727** Цена **4600р.**

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»**
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**

текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 111р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

Реальная помощь при ДТП

Видеорегистратор осуществляет запись и регистрацию всех событий или конфликтных ситуаций. Неоспоримое доказательство при ДТП и дополнительная защита от злоумышленников. Запись с автовидеорегистратора может являться доказательством в суде и внести ясность в спорных вопросах, возникающих на дорогах.

Видеорегистраторы ParkCity

HD DVR 500
Код **02823** Цена **5850р.**

HD DVR 510
Код **02824** Цена **3600р.**

HD DVR 120
Код **02819** Цена **2350р.**

Высокое качество. Гарантия 3 года!

Параметр	HD DVR 120	HD DVR 500	HD DVR 510
Камера	1/4" CMOS	1/2,5" CMOS (5Мп)	1/4" CMOS
Угол обзора	120°	120°	140°
Дисплей	2.5" TFT LCD	2" TFT LCD	2" LTPS LCD
MAX Разрешение записи (*- интерполяция)	1280x960*	1920x1080*	1280x960*
Детектор движения	да	да	да
Карты памяти	SD (до 32 ГБ)	SDHC (до 32 ГБ)	micro SD (до 32 ГБ)
Подсветка	нет	да (2 светодиода)	да (2 светодиода)
Аккумулятор	да	да	да
Формат видео	AVI	MOV	AVI
Видео кодек	MJPG	H.264	H.264
Фотосъемка	да	да	да
Аудиозапись	да	да	да
Интерфейс	USB 2.0	USB 2.0, HDMI, TV OUT	USB 2.0

КОММЕНТАРИИ К ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РФ 2011

В книге содержатся разъяснения Правил дорожного движения РФ и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, введенных в действие с 1 июля 1994 г., с учетом изменений и дополнений, внесенных в эти документы постановлениями Правительства Российской Федерации в 1996,1997,1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2005, 2006, 2008, 2009 и 2010 гг. Комментарии базируются на действующих в Российской Федерации законодательных и иных нормативных правовых актах в области обеспечения безопасности дорожного движения по состоянию на 1 июня 2011 г. Книга предназначена для сотрудников правоохранительных органов, специалистов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, преподавателей автошкол и других образовательных организаций, может быть также использована водителями и работниками автомобильного транспорта в качестве пособия при изучении Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Код **02869** Цена **390р.**

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ Переплет: мягкий, полноцвет.

ВАЗ 2106/061 (с ДВС 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 216с. Код **01966** Цена **421р.**

ВАЗ 2108/09/099 (с ДВС 1.5i, 1.1, 1.3, 1.5)
Формат: 210x285, 272с. Код **01968** Цена **421р.**

ВАЗ 2110/11/12 (с ДВС 1.5i, 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 269с. Код **01969** Цена **429р.**

ВАЗ 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.7i, 1.7)
Формат: 210x285, 296с. Код **01999** Цена **463р.**

ГАЗ 31105 (Волга) (с ДВС 2.3i)
Формат: 210x285, 224с. Код **01996** Цена **429р.**

Газель (с ДВС 2.3, 2.5i, 2.9)
Формат: 210x285, 319с. Код **02007** Цена **448р.**

Соболь (с ДВС 2.3, 2.5i)
Формат: 210x285, 296с. Код **02006** Цена **461р.**

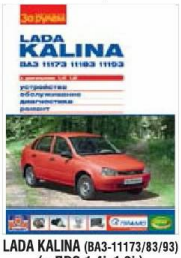
CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)
Формат: 210x285, 352с. Код **01944** Цена **814р.**

CHEVROLET LANOS (с ДВС 1,5i)
Формат: 210x285, 272с. Код **01945** Цена **814р.**

DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)
Формат: 210x285, 256с. Код **01946** Цена **814р.**

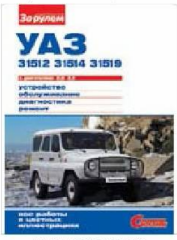
HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)
Формат: 210x255, 224с. Код **01953** Цена **814р.**

HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.5i)
Формат: 210x255, 232с. Код **01952** Цена **814р.**



LADA KALINA (ВАЗ-11173/83/93) (с ДВС 1.4i, 1.6i)
Формат: 210x285, 240с.
Код **01964** Цена **515р.**

LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)
Формат: 210x285, 296с.
Код **01963** Цена **544р.**



УАЗ 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)
Формат: 210x285, 224с.
Код **02000** Цена **421р.**

CHEVROLET LACETTI (с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат: 200x260, 368с.
Код **02609** Цена **833р.**

ПЛАН СРАЖЕНИЯ

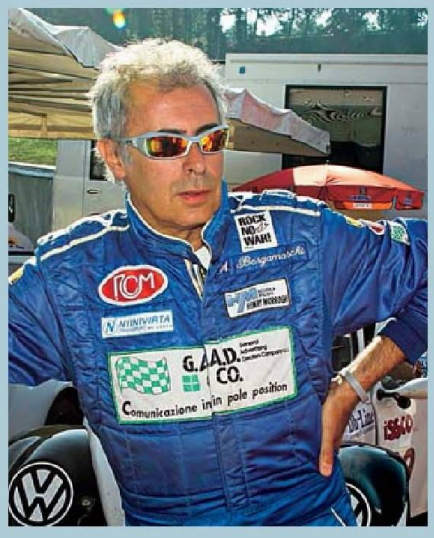
Пожалуй, главная новость на сегодняшний день – наша Гонка звезд включена в календарь международных соревнований ФИА. Поэтому 23 февраля на Центральном московском ипподроме точно будут стартовать зарубежные пилоты, причем не только в показательных заездах.

Формула Гонки звезд-2012 отличается от прошлогодней. Прежней останется только финальная часть: шестерка сильнейших гонщиков стартует в шести классических ипподромных заездах на одинаковых автомобилях, предоставленных организатором. Разумеется, каждый старт финала сопровождается сменой дорожек.

В заветную шестерку пилоты попадут по результатам четырех 15-минутных отборочных заездов. Они не равноценные: из двух в финал выходят победитель и второй призер, а из двух других – только победители. Число автомобилей в отборочном заезде не более десяти. Покрышки только серийные, с шипами, от шинного партнера Гонки звезд. Отборочные заезды, в свою очередь, формируются по итогам квалификационных.

Вдаваться в дебри спортивного регламента смысла нет, но основной принцип указать нужно. Максимальное число участников – сорок. По результатам, показанным пилотами в ходе квалификации, будет составлен список – от лучшего времени прохождения круга к худшему. Список разбивается на подгруппы: двадцать

RENAULT
Continental
SCHAEFFLER AUTOMOTIVE AFTERMARKET
LUK INA FAG



ИТАЛЬЯНЕЦ В РОССИИ

«Рено» и «Ред Булл» еще размышляют, кого из своих пилотов отправить в февральскую Россию на экзотическую ледовую гонку. А вот наш шинный партнер «Континенталь» свою кандидатуру уже назвал. Альберто Бергамаски поедет на равных условиях с россиянами – начиная с квалификации и далее в отборочном заезде. Что о нем известно? Ветеран итальянского автоспорта, провел более 400 гонок на машинах 24 марок (от «Смарта» до «Порше», не считая формул). Выступал в самых разных дисциплинах: кольцевых гонках и ралли, картинге и кроссе. Он – внимание! – победитель и призер итальянского Кубка по ледовым гонкам. Так что скоро мы узнаем, какие кадры готовят итальянские ледовые гонки.

лидеров и двадцать аутсайдеров. Эти подгруппы дробят еще на две по схеме: четные-нечетные пилоты из квалификационного протокола. Подобная формула действует во французских ледовых гонках. Основное ее достоинство – возможность соревноваться на одном автомобиле двум участникам. То есть на Гонке звезд «За рулем» оба пилота одного экипажа через разные отборочные заезды могут попасть в финальную шестерку. ЗР

ЗВЕЗДЫ КРУГЛЫЙ ГОД

Издательство «За рулем» выпустило настенный календарь, посвященный Гонке звезд «За рулем». На его страницах победители и призеры Гонки звезд, титулованные российские пилоты – постоянные участники состязания. Все они подтвердили, что готовы стартовать в предстоящей гонке, и 23 февраля на Центральном московском ипподроме смогут дать автографы болельщикам. И там же можно купить календарь.

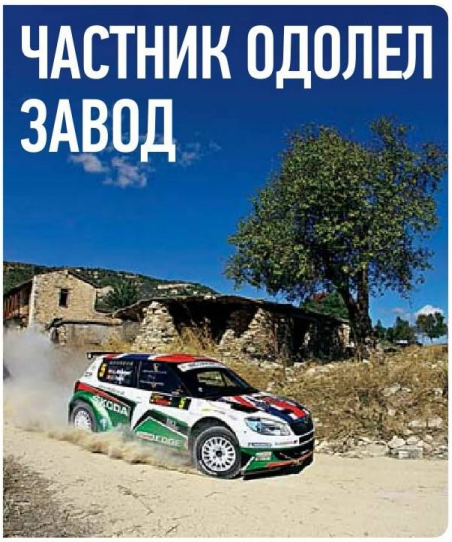
24 + 9

Число пилотов, желающих выступать 23 февраля, постепенно растет и уже сейчас не вписывается в регламент. В дополнение к двум дюжинам пилотов, представленных на страницах журнала (ЗР, 2011, № 10, 11), персональные приглашения на старт получили:

Александр Никоненко
Евгений Мейтес
Геннадий Брославский
Михаил Скрипников
Максим Травин
Сергей Крылов
Василий Мезенцев
Николай Карамышев
Евгений Вертунов

atlas
РосДорБанк 20 лет на рынке финансов
Аргументы и Факты
Спорт Экспресс WWW.SPORT-EXPRESS.RU
Авто@mail.ru
F1NEWS.RU
телеканал Авто Плюс
Авто Радио

ЧАСТНИК ОДОЛЕЛ ЗАВОД



Фантастическая развязка раллийной серии IRC: норвежец Андреас Миккельсен выиграл два решающих этапа – Ралли Шотландии и Ралли Кипра – и вырвал итоговую победу из рук чеха Яна Копецки, лидировавшего почти весь сезон.

Оба выступали на «Фабии», но Копецки – пилот заводской команды, а Миккельсен представляет частную «Шкоду UK». В общем, «Шкода Моторспорт» получила щелчок по носу. Во многом из-за того, что позволяла своим пилотам честно сражаться друг с другом. На счету Юхо Хяннинена, например, четыре победы в одиннадцати этапах, и четырежды он оставил за спиной Копецки, отобрав у того очки.

Как бы там ни было, в зачете марок у «Шкоды» безоговорочный перевес над «Пежо». Занявшую третье место команду «Субару» от них отделяет целая пропасть. Далее расположились «М-Спорт» (читай: «Форд»), «Раллиарт» («Мицубиси»), «Хонда», «Протон» и «Абарт» («Фиат»).

ВЫНОСЛИВЫЙ 908-й

Команда «Пежо» нанесла очередное поражение «Ауди» на заключительном этапе серии гонок на выносливость ILMC – китайской «6 часов Жухая». «Львиные» экипажи Э. Дэвидсон и С. Бурдэ, С. Сарразин и Ф. Монтаньи оставили на третьем месте дуэт четырех колец – М. Фесслера и Т. Бернхардта. На счету «Ауди-R18 TDI», таким образом, лишь одна победа – в «24 часах Ле-Мана», а прототипы «Пежо-908» выиграли все остальные семь гонок. Результат довольно неожиданный: «Пежо» – победитель серии в зачетах LMP1 для заводов и для команд.

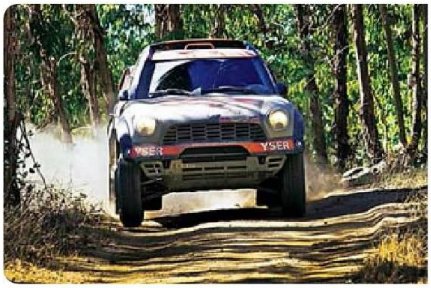
Любопытный расклад в итоговой заводской классификации зачета GTE: дебютант серии команда БМВ уступила только «Феррари», а «Порше», «Шевроле», «Астон Мартин» и «Лотос» оставила позади.

БЕЗДОРОЖЬЕ – НАШЕ!

Семиэтапный Кубок мира по ралли-рейдам завершился победой Леонида Новицкого в абсолютном зачете. Правда, в последней гонке «Баха Порталегре 500» россиянин, выступавший на прототипе «Мини», остался за пределами подиума: пятое место. Шестым приехал Борис Гадасин, бронзовый призер Кубка. Впереди финишировали сплошь сильные местные пилоты, – гонки по бездорожью в Португалии очень популярны.

В целом про возрождаемый из руин Кубок мира пока не скажешь, что здесь нет отбоя от желающих стартовать. Большинство экипажей выступали на этапах от случая к случаю, и даже лидеры позволяли себе пропускать отдельные гонки. С Ильей Кузнецовым в зачете T2, как выяснилось, никто особо и не собирался систематически бороться. Так что суммарную победу по очкам он одержал досрочно, выиграв в своем зачете египетское «Ралли Фараонов». Само по себе это весьма престижное достижение.

Отметим еще серебро в зачете штурманов Константина Жильцова, который весь сезон выступал напарником великого Жана-Луи Шлессера.



КАЛЕНДАРЬ

ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

21–22.01 Кубок России («Национальный»), Тюмень
28–29.01 чемпионат России (N-1600), Раменское
28–29.01 Кубок России («Национальный»), Усады

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ, итоги

Зачет Production Car

1. Х. Паддон (Н. Зеландия, «Субару-Импреза»)	104
2. П. Флодин (Швеция, «Субару-Импреза»)	84
3. М. Косцюшко (Польша, «Мицубиси-Лансер»)	71...
7. В. Горбань (Украина, «Мицубиси-Лансер»)	46
8. А. Салюк (Украина, «Мицубиси-Лансер»)	43
9. Д. Тагиров (Россия, «Субару-Импреза»)	37

Зачет Super 2000

1. Ю. Хяннинен (Финляндия, «Шкода-Фабия»)	133
2. О. Танак (Эстония, «Форд-Фиеста»)	113
3. М. Прокоп (Чехия, «Форд-Фиеста»)	106

КУБОК МИРА ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ, итоги

Абсолютный зачет

1. Л. Новицкий (Россия, БМВ-Х3/«Мини 4×4»)	169
2. Ж.-Л. Шлессер (Франция, багги «Шлессер»)	145
3. Б. Гадасин (Россия, «G-Форс Прото»)	91

Зачет T2

1. И. Кузнецов (Россия, «Тойота-Ленд Крузер»)	150
2. Л. Россо (Франция, «Ниссан-Пасфайндер»)	50
3. А. Тривини-Беллини (Италия, «Мицубиси-Паджеро»)	44

СЕРИЯ IRC, итоги

1. А. Миккельсен (Норвегия, «Шкода-Фабия»)	153,5
2. Я. Копецки (Чехия, «Шкода-Фабия»)	152
3. Ю. Хяннинен (Финляндия, «Шкода-Фабия»)	125
4. Ф. Лойкс (Бельгия, «Шкода-Фабия»)	123
5. Т. Новилль (Бельгия, «Пежо-207»)	115
6. Б. Буффье (Франция, «Пежо-207»)	110,5

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ, итоги

Дивизион 1

1. О. Герасимов (Канск, «Фольксваген-Гольф 4×4»)	512
2. В. Решетнев (Кемерово, «Субару-Импреза»)	446,5
3. Е. Бадмаев (Улан-Удэ, «Субару-Импреза»)	386

Дивизион 2-1600

1. М. Грачев (Омск, «Лада-Самара»)
2. С. Пузенко (Тольятти, «Лада-Самара»)
3. А. Борисенков (Смоленск, «Лада-Самара»)

Дивизион 3 (багги-1600)

1. В. Николаев (Набережные Челны)	305
2. В. Демкин (Истра)	200
3. Г. Харичев (Гатчина)	179

ЗИЛ-130

1. С. Сафонов (Москва)	369
2. И. Атаев (Истра)	309
3. Ст. Сафонов (Москва)	295

ГАЗ-53

1. С. Кротов (Арзамас)	461
2. А. Кротов (Арзамас)	340
3. А. Зелепукин (Ростов-на-Дону)	283

Покупаем вместе

Самый выгодный Peugeot 308

Hyundai Solaris

Kia Sportage или Sorento – что выгоднее?

Ford Focus: два поколения, что изменилось

Строим под себя Volkswagen Touareg

Сравниваем Renault Logan со всеми конкурентами

Где купить Range Rover со скидкой?

Все уловки продавцов – в энциклопедии покупателя

ВСЁ, ЧТО НАДО ЗНАТЬ ПРИ ПОКУПКЕ

Журнал «Купи авто» выходит 1 раз в 2 недели

www.kupiauto.ru

Реклама

Fiesta

РАСКОЛДОВАННЫЕ КОЛЬЦА

Для большой России один автодром – случайность. Пять профессиональных асфальтовых трасс – уже закономерность, решили **Вадим Крючков** и **Вадим Никишев**, отправившись вынести собственную оценку каждой трассе. Фото **Александра Батыру** и **Константина Якубова**.

В последние два года автодромы сдавали в эксплуатацию один за другим. У каждого свои история, владельцы и специфика, которую мы собрались проверить, проехав по всем новым трассам европейской части страны. Две спроектированы отечественным бюро RaceTrack, три – инженерами компании Tilke GmbH. Одна из них, Moscow Raceway под Волоколамском, по документации может принимать Формулу-1; сейчас ее строительство перешло в завершающую стадию. А на всех остальных уже побывали команды национального первенства по кузовным гонкам – и наша тестовая бригада во главе с Олегом Петриковым. Его мнение не только взгляд гонщика: он руководитель автодрома «Смоленское кольцо», организатор и судья соревнований.

Автомобили для тестирования трасс выбрали с претензией на спорт, но совершенно разные по философии, мощности и цене. Переднеприводный «Форд-Фиеста Спорт Лимитед Эдишн» – подогретый хэтчбек малого класса с небольшим заводским тюнингом: отдача 1,6-литрового атмосферника доведена до 134 л.с., изменена настройка подвесок, добавлен аэродинамический обвес. Попутчиком стал классический «Ягуар-XKR» с 5-литровым компрессорным двигателем мощностью 510 л.с. Очевидно, что он должен быстрее пожирать асфальт новых трасс, – осталось выяснить, насколько и где именно.

Автодром «Смоленское кольцо»

Расположен в поселке Верхнеднепровском Смоленской области, в 320 км от столицы Спроектирован компанией Tilke GmbH (Германия)

Длина трассы для кольцевых автогонок, м	3357
Ширина дорожного полотна, м	12–15
В эксплуатации	с 2010 года
Трибуны	стационарные
Парковка	есть
Боксы для гоночной техники	34
Альтернативные подъезды к трассе	нет

Время прохождения трассы, с:

«Форд-Фиеста Спорт Лимитед Эдишн»	2.09,8
«Ягуар-XKR»	1.58,7
Разница	10,9

Первая гонка прошла в августе 2010-го. И не какая-нибудь, а этап чемпионата Европы по грузовому кольцу. Далее количество спортивных уик-эндов нарастало: два этапа RTCC, еще одна «грузовая Европа», этапы Кубков «Лады-Гранта», «Леджендс» и «Митджет», чемпионат MaxPowerCars, многочисленные трек-дни и финал Кубка Mazda Sport Cup.

Трасса «трехмерная», то есть с перепадами высот. Среди особенностей: слепые повороты, змейка с переменным шагом, единственный в России профилированный вираж – бенкинг.

Инфраструктура этой трассы самая развитая на сегодняшний день. Есть пит-билдинг и 34 бокса для гоночной техники. Причем к каждому подведены вода и электричество. Полноценная канализация, в паддоке стационарные туалеты и душевые. В непосредственной близости от автодрома бензоколонка, автомойка, гостиница и турбаза.

«Смоленское кольцо» подходит и для гонок, и для трек-дней, и для тестирования серийной техники.

В нынешнем году трасса примет этапы чемпионатов России и Европы по кольцевым гонкам, любительские серии и, разумеется, тестовую бригаду «За рулем». Вот уже четвертый год большинство горячих автомобилей и суперкаров для рубрики «Драйв» мы испытываем на «Смоленском кольце».

Привычная нашему тест-пилоту Олегу Петрикову дорожка легко далась даже в дождь – что на «Фиесте», что на XKR. Рекордных скоростей на этот раз не развили, но поведение автомобилей оценили как хорошо прогнозируемое и понятное. «Ягуар» с учетом накопленного нами опыта доставил немного меньше удовольствия, чем во время первого теста на недостроенной трассе (ЗР, 2009, № 10). Даже цепкий новый слой асфальта не в состоянии удержать купе от скольжений, – причем больше концентрации требует вход в поворот, чтобы избежать сноса. «Форд» на фоне более мощного соперника выглядит живчиком, на котором проще всего штудировать трассу: он лоялен к ошибкам на непростой дорожке, при этом позволяет почувствовать баланс автомобиля. И вовлекает в процесс пилотирования едва ли не сильнее, чем вдесятеро более дорогой XKR! Кстати, обратите внимание на разницу во времени прохождения круга: вне зависимости от длины трассы, ее конфигурации и погодных условий разрыв между машинами колеблется в районе 11 секунд.

Здесь удобно не только гоняться, но и тестировать автомобили в любую погоду. Инфраструктура «Смоленского кольца» это позволяет.

Цивилизованная подводка электричества к командным пунктам управления гонкой выглядит так.

Автодром «Санкт-Петербург»

Расположен в поселке Шушары, на Московском шоссе, в 5 км от кольцевой дороги Санкт-Петербурга
Спроектирован конструкторским бюро RaceTrack (Россия)

Длина трассы для кольцевых автогонок, м	**3073**
Ширина дорожного полотна, м	**12–16**
В эксплуатации	**с 2011 года**
Трибуны	**временные**
Парковка	**есть**
Боксы для гоночной техники	**нет**
Альтернативные подъезды к трассе	**нет**

Время прохождения трассы, с:

«Форд-Фиеста Спорт Лимитед Эдишн»	**2.00,1**
«Ягуар-XKR»	**1.47,7**
Разница	**12,4**

Единственная кольцевая трасса в Северо-Западном регионе. Подъезд – по основательно загруженному транспортом Московскому шоссе, но до черты города рукой подать. А это значит, что загрузка автодрома обеспечена: мотоциклисты, дрифтеры, поклонники дрэг-рейсинга, кольцевики, ученики контраварийных школ и др.

Особенности почвы не располагали к строительству дорожки с перепадами высот. На гоночном сленге подобные плоские трассы называют «сковородками». Для опытного пилота такое кольцо не самое сложное, зато для новичка, пожалуй, наиболее безопасное.

Теперь и у питерских мотоциклистов есть площадка для легальных тренировок.

На единственной трассе Северо-Запада оттачивает технику скольжения чемпион Российской дрифт-серии-2011.

Инфраструктура автодрома «Санкт-Петербург» весьма скромная: ни гостиницы, ни бензоколонки, ни мойки для транспорта в непосредственной близости нет. Туалеты – синие пластмассовые кабинки. Впрочем, совсем рядом Северная столица и магистраль М10, где можно переночевать, заправить и помыть автомобиль и т. п.

Из крупных соревнований в нынешнем году трасса примет этапы трех чемпионатов России, дрифт-серию и чемпионат Санкт-Петербурга по кольцевым автогонкам.

Для ознакомления с малоизвестной и к тому же мокрой дорожкой Олег Петриков выбрал «Фиесту». Не прогадал. Несмотря на длинные прямики (под обилие лошадиных сил), здесь на «Форде» сподручнее. Во всяком случае, на влажном покрытии. Умеренно мощный переднеприводный автомобиль позволял экспериментировать, искать новые траектории и точки торможения. За рулем «Ягуара» пилоту пришлось попотеть, причем даже при неполностью отключенной электронике. И вовсе не из-за избыточной тяги на задней оси. С этим-то мастер спорта справлялся легко: на выходе из поворота подрулевым лепестком накидывал передачу повыше и смело жал газ, корректируя при необходимости небольшой занос. Но что делать с озерами на асфальте после дождя? Скорость у «Ягуара» выше, и проблем ему они доставляли больше. Автодром должен обзавестись ливневкой и нормальными зонами вылета. В противном случае рассчитывать на рекордные результаты сложно: одна ошибка – и всплывший автомобиль унесет в поле.

Автомобильный спортивный комплекс «Нижегородское кольцо»

Расположен в Богородском районе, в 22 км от Нижнего Новгорода
Спроектирован конструкторским бюро RaceTrack (Россия)

Длина трассы для кольцевых автогонок, м	3222
Ширина дорожного полотна, м	12–16
В эксплуатации	с 2010 года
Трибуны	стационарные
Парковка	есть
Боксы для гоночной техники	нет
Альтернативные подъезды к трассе	нет

Время прохождения трассы, с:

«Форд-Фиеста Спорт Лимитед Эдишн»	2.06,4
«Ягуар-XKR»	1.55,6
Разница	10,8

Нижегородцы приняли у себя большой автоспорт – этап чемпионата России по кольцевым гонкам – в июле 2010 года. С этого момента трасса постоянно загружена автомобильными и мотоциклетными соревнованиями, любительскими сериями, зимними гонками, состязаниями картингистов, тестами, трек-днями.

Дорожка без перепада высот, но конфигурация интересная. Еще одна особенность: асфальт более скользкий, чем на других российских гоночных трассах (но во всех поворотах есть асфальтированные зоны вылета). Для тестирования серийных автомобилей это скорее плюс, чем минус. Покрышки предупреждают водителя пением задолго до срыва в занос.

Здесь есть крытые стационарные трибуны с пластиковыми сиденьями.

Владельцам подобных машин на нижегородской трассе предложат цикл уроков безопасного вождения под руководством опытного пилота.

Изюмина инфраструктуры – крытые трибуны с удобными пластиковыми сиденьями. Туалеты – кабинки. Мойка непосредственно на автодроме. Бензоколонка в 600 метрах.

В нынешнем году трасса примет чемпионаты страны по автомобильному и мотоциклетному кольцу, международную «Янтарную Волгу» и другие соревнования.

На «Нижегородском кольце» рекорды выдал гендиректор автодрома Вадим Баханов. Здесь «Форд» подтвердил репутацию интересной и неплохо настроенной машины, но спортивности ему не хватало. Коробку, которая в обычных условиях казалась закороченной, на трассе хотелось закоротить еще больше: четвертую включаешь один раз – и мотора уже не хватает для заметного ускорения. Скользит в поворотах передняя ось: нет возможности упереться и пройти поворот на пределе, а на сброс газа корма не хочет идти в занос. Вадим утверждает, что это лечится настройкой эластокинематики. Хотя, может, дело и в скользком асфальте нижегородского автодрома? Еще одна особенность трассы: у «Фиесты» довольно быстро перегревались тормоза.

Впрочем, «Ягуар» вскипятил тормоза еще быстрее. Не самый лучший довесок к ватной педали с низкой информативностью. Зато мотор на этой дорожке проявил себя во всей красе. А вот автомату Баханов пожелал чуть большей расторопности. Мощное купе на нижегородском автодроме потребовало специфических приемов управления. Электронику лучше отключить. Вход во все крутые повороты поздний, с интенсивным торможением, поворот руля (ему бы побольше информативности!) на малой скорости и ранний разгон: так машина доворачивается подачей газа и быстрее набирает ход. Попытка ехать классическим вкатыванием приводила к заметному сносу тяжелого передка.

Автодром «Казань-Ринг»

Расположен рядом с федеральной трассой М7, в километре от Казани Спроектирован компанией Tilke GmbH (Германия)

Длина трассы для кольцевых автогонок, м	3476
Ширина дорожного полотна, м	12–15
В эксплуатации	с 2011 года
Трибуны	стационарные
Парковка	есть
Боксы для гоночной техники	12
Альтернативные подъезды к трассе	через казанский микрорайон Дербышки

Время прохождения трассы, с:

«Форд-Фиеста Спорт Лимитед Эдишн»	1.55,9
«Ягуар-XKR»	1.44,3
Разница	11,6

В Татарстане отношение к автоспорту особое. Если уж построили кольцевую трассу, то пустовать она не будет. В минувшем сезоне здесь провели этап чемпионата страны по «турингу», Кубок России в зачетных группах «Лада-Гранта», «Леджендс» и «Митджет», этап чемпионата России по кольцевым мотогонкам, фестиваль ретроавтомобилей, любительские соревнования, тесты.

Дорожка с перепадом высот, несколькими слепыми поворотами и ходовой прямой протяженностью 832 м. Интересная и профессиональная трасса. В большей степени ориентирована на гонщиков и хорошо подготовленных любителей. На автодроме построен стационарный пит-билдинг, боксы для гоночной техники, трибуны. Судейские посты на виражах – крытые будки. В непосредственной близости есть бензоколонка, гостиничный комплекс «Дубай», стоянка.

В нынешнем году здесь должно пройти шесть официальных соревнований по автомотоспорту. В том числе чемпионат Татарстана по кольцевым автогонкам.

Автодром расположен в карьере. С его склонов хорошо видно трассу, и зрители этим пользуются.

Широкие гравийные ловушки, связанные покрышки, барьеры, ограждения – необходимый набор атрибутов безопасности гоночной трассы.

«Мерной ногой» на казанском автодроме выступил Джаудат Миннахметов. Именитого гонщика 510-сильный «Ягуар» не поразил: он регулярно тренируется на форсированном «Ниссане GT-R»! Наша «кошка» – разумеется, машина другого назначения: это купе в стиле «гран туризмо». Поэтому Миннахметов готов был простить и задержки при переключениях, и сопротивление коробки при торможении двигателем. Зато отметил хороший держак и на прямых, и в пологих виражах. А при атаке шпилек посетовал на тот же снос. По его мнению, чтобы раскрыть характер автомобиля, нужно обуть его в гоночные покрышки и намотать минимум 20 кругов. Иначе, разогнавшись на дальней прямой до 220 «истинных» километров в час, едва попадаешь в поворот: подводят шины и тормоза.

Узнав о стоимости «Фиесты», пилот вынес вердикт: отличный автомобиль! Вот только мотор бы помощнее – «Казань-Ринг» с его ходовыми секторами недвусмысленно на это намекает. Цифры подтверждают: на быстрой трассе отрыв «Ягуара» заметнее.

ХОЛМЫ ИЛИ РАВНИНА

Почему при оценке автодромов столько внимания уделили инфраструктуре? Да потому, что автодром живет не только гоночными машинами. Их-то отмывают рядом с боксами и заправляют специальным топливом из привезенных бочек. А многочисленные технички, служебные машины, автомобили зрителей, техника, прибывшая на тестирование или любительские гонки? Их приходится обслуживать вне трассы. Близость парковки, бензоколонки, мойки, недорогого жилья – в данном случае фактор немаловажный. Какой бы привлекательной ни была сама дорожка, если она расположена в чистом поле, то проиграет трассе, не столь, быть может, замысловатой, но удобной для большинства гостей.

С позиций удобства сегодня лидируют «Смоленское кольцо» и «Казань-Ринг».

Конфигурация дорожки? Здесь нет первого и нет последнего, ведь многое зависит от уровня подготовки пилотов, техники и поставленных задач. Каждая трасса имеет свой набор привлекательных элементов. Питер – закрученный поворот-улитку и скоростные прямые. Казань – связки с перепадом высот. Смоленск – змейку и бенкинг. Нижний Новгород – несколько медленных поворотов, перед которыми надо основательно тормозить, и чуть более скользкое покрытие. На наш взгляд, плоские трассы лучше подходят для контраварийной подготовки, тестирования серийных машин и любительских заездов: меньше риск повредить автомобиль. Подобные трассы, в принципе, легче готовить для зимнего использования.

Автодромы с перепадом высот требуют более квалифицированных водителей и более продвинутой техники. Они спортивнее, здесь быстрее освоишь «высший пилотаж». Неспроста за рубежом так мало плоских гоночных трасс.

Автодром Moscow Raceway

Расположен рядом с федеральной трассой М9 (Новорижское шоссе), в 101 км от центра Москвы
Спроектирован компанией Tilke GmbH (Германия)

Длина трассы для кольцевых автогонок, м	4070
Ширина дорожного полотна, м	12–21
Ввод в эксплуатацию	в 2012 году
Трибуны	стационарные
Парковка	есть
Боксы для гоночной техники	есть
Альтернативные подъезды к трассе	по Волоколамскому шоссе

Пока «Московское кольцо» – это стройка, финал которой намечен на лето. Не вдаваясь в подробности лицензирования трасс, отметим, что данная дорожка – из другой лиги. Высшей. Огромный гоночный комплекс с 17 (!) возможными конфигурациями сможет принять состязания любого уровня, вплоть до тренировочных заездов Формулы-1.

К комплексу можно подъехать по двум разным шоссе, что дает возможность разделить потоки зрительских и служебных автомобилей.

Первое мероприятие намечено на 14–15 июля. Им станет Мировая серия «Рено» с двумя классами формул и легковыми «меганами». Далее этап мотоциклетного чемпионата мира в классе «Супербайк», GT1 и этап RTCC. Кстати, трасса набирает маршалов (спортивных судей) для работы на соревнованиях, – желающие быть поближе к автогонкам могут попробовать себя на этом поприще. **ЗР**

Дорожка почти готова. По ней мы проехали в режиме неспешной экскурсии – гонять здесь еще нельзя.

«Ягуар-XKR» – мощный и дорогой автомобиль класса «Гран Туризмо». Дальние поездки или дым из-под колес – пожалуйста. А вот гоночные трассы предпочитает просторные, с длинными прямыми.

«Форд-Фиеста Спорт» – азартный автомобиль, вполне пригодный для трек-дней. Особенно хорош на автодромах с обилием как медленных, так и быстрых поворотов. Ходовые прямые не его стихия: не хватает мощности двигателя.

23 ФЕВРАЛЯ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МОСКОВСКИЙ ИППОДРОМ

ЛУЧШИЕ РОССИЙСКИЕ АВТОГОНЩИКИ ПРОТИВ ПИЛОТОВ ФОРМУЛЫ-1

ГОНКА ЗВЕЗД За рулем

RENAULT

Continental

SCHAEFFLER AUTOMOTIVE AFTERMARKET

LUK INA FAG

atas

РосДорБанк 20 лет на рынке финансов

Аргументы и Факты

СПОРТ ЭКСПРЕСС WWW.SPORT-EXPRESS.RU

АВТО@mail.ru

F1NEWS.RU

телеканал АВТО ПЛЮС

АВТОРАДИО

реклама

СТРИЖ ПОЛЕТЕЛ

И года не прошло после дебюта компактного хэтчбека «Сузуки-Свифт» нового поколения, как появилась его спортмодификация. **Юрий Тимкин** не преминул опробовать ее в деле. Фото автора и «Сузуки».

Обычный «Стриж» (именно так переводится на русский название модели) не отличается желанием угодить водителю, любящему активную езду. Ведь в распоряжении покупателей только 1,2-литровый 94-сильный двигатель. Маловато будет! Особенно роптала молодежь, которым подавай авто поярче и помощнее. Японцы долго не запрягали и на потребу публике выдали спортверсию.

Что это не простой «Свифт», видно за версту. Рядом с обычным хэтчбеком он смотрится как спецназовец на фоне призывника. Эффектно, ничего не скажешь! Спортивная трехдверка прямо-таки излучает агрессию благодаря черному зеву радиаторной решетки и низко посаженному переднему бамперу. Вид сзади тоже серьезный. Тут мощный спойлер на двери багажника, диффузор под бампером и два жерла выхлопной системы. Ведь мотор здесь в 1,6 литра и 136 сил. Издалека видно – спортсмен! Стоило остановиться на окраинах Барселоны, как машина моментально оказывалась в центре внимания местной молодежи, раскатывающей на заряженных СЕАТах и «клио» прошлых поколений.

Откуда им, любопытствующим, знать, что дизайнерский запал японских стилистов иссяк на экстерьере – салон спортивного «Свифта» от гражданского отличается не сильно: педали с накладками из нержавеющей стали, контрастные стежки на руле и сиденьях да красная зона тахометра, начинающаяся с 7000 об/мин.

С этими оборотами, кстати, случилась забавная история. Дело в том, что 1,6-литровый мотор имеет особенность: при спокойной езде он ничем не выдает своего спортивного характера – прекрасно тянет с малых оборотов и ровно разгоняет машину примерно до 5000 об/мин. Если в этот момент переключитесь на высшую передачу, ничего не поймете! Дело в том, что с 5000 об/мин мотор только начинает жить. Свой истинный характер машина проявляет в диапазоне от 5000 до 7000, осатанело ускоряясь

За счет более пышных бамперов длина увеличилась на 40 мм.

Плавность хода на удивление высока, как и стабильность на прямой: дорожные стыки короткобазная машина минует вполне уверенно.

Дизайн все-таки слишком серьезный и академичный для такой малютки.

«Свифт Спорт» снабжают более уместной для машины такого рода 6-ступенчатой механикой. Работает как часы!

Недвусмысленный намек на спортивный характер: красная зона тахометра начинается с 7000 об/мин.

Удобные кресла украшены надписью *Sport*.

под совсем не богатый звук выхлопа. Да-да, выпускную систему явно не помешало бы настроить поинтереснее, ведь «голосовые связки» для такого автомобиля очень важны.

Сам двигатель – от модели прежнего поколения, переработанный. За счет использования двухпоточного впускного коллектора и увеличения высоты подъема клапанов его характеристики заметно улучшились: мощность выросла со 125 до 136 л.с., а крутящий момент отныне составляет не 148, а 160 Н·м. Благодаря этому, а также применению новой 6-ступенчатой механики удалось добиться прибавки в динамике при сокращении расхода топлива: даже во время штурма горного серпантина мотор съедал около 9,5 л/100 км.

На извилистой дороге отдал должное доработанным креслам с улучшенной боковой поддержкой, которые надежно фиксировали мою щуплую спину. Но предположу, что более фактурным людям будет тесновато. Кроме того, сиденьям не помешала бы и регулировка поясничной поддержки – для активного пилотажа каждый нюанс имеет значение.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Suzuki Swift Sport

Размеры: длина×ширина×высота, мм	3890×1695×1510
Колесная база, мм	2430
Колея спереди/сзади, мм	1470/1475
Объем багажника, л	211–892
Снаряженная/полная масса, кг	1045/1480
Разгон 0–100 км/ч, с	8,7
Максимальная скорость, км/ч	195
Топливо/запас топлива, л	A95/42
Расход топлива: городской, загородный смешанный цикл, л/100 км	8,4/5,2/6,4

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,6 л, 100 кВт/136 л.с. при 6900 об/мин, 160 Н·м при 4400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; M6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/полузависимая; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 195/45R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Sport.

ЦЕНА: пока не названа; производитель намерен ориентироваться на цену «Шкоды-Фабия RS».

+ Удачно настроенное шасси. Хорошая экономичность.

– Будет только в трехдверном исполнении. Неспортивный звук выхлопа.

Поздней осенью в предгорьях Пиреней погода переменчива: едешь вроде посуху и раз – уже влетел в грозовой фронт. «Сузуки» оставался под полным контролем, даже когда лил дождь стеной. Да и тормоза не подводили: неоднократные замедления в пол не снижали эффективности.

Шасси спортивной модификации существенно доработано. Жесткость передних и задних пружин в сравнении с базовой версией выросла соответственно на 15 и 30%. Охотно верю – машина действительно кренилась не сильно. Запас устойчивости высок. Казалось, вот-вот «Сузуки» соскользнет с траектории, но он упорно держался на ногах. Лишь когда я совсем уж перебарщивал со скоростью, «Стриж» спокойно, без капли нервозности смещался наружу поворота всеми четырьмя колесами. У системы стабилизации поздний порог срабатывания, она вступает в дело в самый последний момент, что понравится азартным водителям.

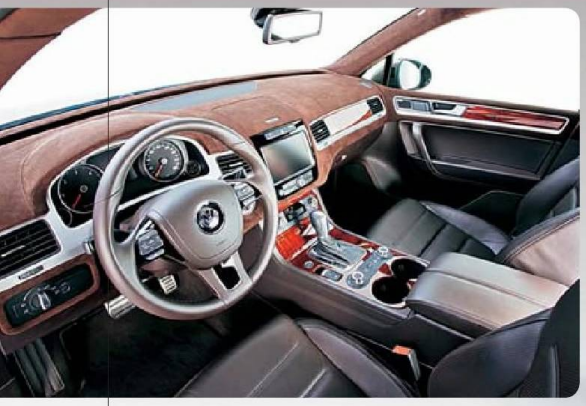
Словом, спортивный «Стриж» доставляет удовольствие водителю. А его шасси способно (и должно!) переваривать куда более мощный мотор. Надеюсь, в будущем он появится. ЗР

ВОПРОС ОСТАВЛЕН ОТКРЫТЫМ

Самыми «торопливыми» тюнинг-ателье, работающими с «Мерседесом», принято считать «Лоринзер» и «Кихерер» – обычно именно они первыми показывают результаты своей работы над очередной новинкой знаменитой марки. В случае с новейшим SLK традиция нарушена: первым информацию о доступных доработках обнародовал лидер рынка знаменитый «Брабус». А вот другая важная тенденция по-прежнему в силе: аксессуары, которыми дизайнеры «Брабуса» дополняют экстерьер автомобиля, становятся все менее заметными. Накладки на передний бампер и вставка в задний вместо новых бамперов – уже привычный ход, новым же шагом в этом направлении стал отказ от создания полноценных порогов: стандартные просто дополнили небольшими накладками.

Мотористы ателье тоже кое-что оставили за скобками – к примеру, V-образную «шестерку» версии SLK 350. Повышать ее отдачу сочли излишним. Зато для SLK 250 подготовили сразу две программы: дополнительный блок управления двигателем B25 поднимает мощность с 204 до 230 л.с., а версия B25S вкупе с установкой интеркулера – до 240 л.с. Отдачу мотора у версии SLK 200 можно увеличить со 184 до 204 л.с., использовав блок B20. На все прокачанные моторы «Брабус» дает уже традиционную гарантию в три года или 100 000 км. Также в списке возможных доработок фигурируют колесные диски диаметром от 17 до 20 дюймов (на фото – диски модели «Моноблок-F»), выхлопная система из нержавейки, короткие (на 30 мм короче стандартных) пружины, более цепкие тормоза и внушительный набор аксессуаров для интерьера.

ШИРОКИЙ



Усилиями инженеров «Фольксвагена» новый «Туарег» прибавил 40 мм в длину. А благодаря стараниям тюнингового ателье «JE Дизайн» на столько же вырос в ширину. Обвес «Уайдбоди» (Widebody) теперь доступен и для исполнения R-line. Вдобавок к расширенным аркам покупатель получает набор из спойлеров, порогов, новую решетку радиатора и диффузор в заднем бампере. Внешними изменениями дело не ограничилось: мощность 4,2-литрового дизеля подняли с 340 до 410 л.с., а момент – с 800 до 930 Н·м. Есть возможность форсировать и младший турбодизель объемом 3 л – в этом случае его отдача возрастет с 240 до 285 «лошадок». Ателье дает свою годовую гарантию на силовой агрегат и трансмиссию. Электронный модуль подвески настраивается таким образом, что с ростом скорости тюнингованный «Туарег» припадает к асфальту на 35 мм. Управляемость улучшат и фирменные диски с шинами 295/30R22. И, конечно, поработали над салоном: обшили алькантарой переднюю панель, двери и даже потолок.

ЧИТАЙТЕ В ЯНВАРСКОМ НОМЕРЕ

ПА-НИ-ГА-ЛИ!
Тест Ducati 1199 Panigale

НА ДНЕ НЕЗАВИСИМОСТИ
Обзор новинок Миланского мотосалона

ПРАВИЛЬНОЕ РЕТРО
Тест Norton Commando вчера и сегодня

В ПОГОНЕ ЗА БЕШЕНЫМ БУРУНДУКОМ
Тест снегоходов BRP Lynx BoonDocker и BRP Ski-doo Summit FreeRide

ИКОНА
Выбираем Yamaha YZF-R1

DESMOQUATTRO; СЕМЕЙНАЯ ИСТОРИЯ
История легендарного мотора

ТОН ЖИЗНИ
Путешествие в 70-е

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:
ТЕСТЫ И ПРЕЗЕНТАЦИИ НОВИНОК, ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ, СОВЕТЫ ПОКУПАТЕЛЮ, НОВОСТИ ТЕХНИКИ, ТЮНИНГ, ПУТЕШЕСТВИЯ, СПОРТ

ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ В ЛЮБОМ ОТДЕЛЕНИИ СВЯЗИ СНГ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ MOTO.ZR.RU

реклама

ВЫЛЕТЕТЬ ЗА ДВЕРЬ

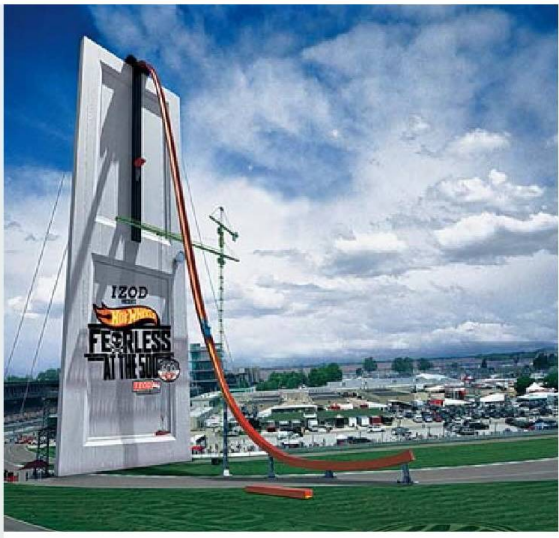
Иногда по случаю какого-нибудь юбилея или просто ради рекламы совершают удивительные вещи. А непременное предупреждение: «Не пытайтесь повторить, трюки выполнены профессионалами» – подогревает интерес. Но так ли на самом деле страшно, например, свалить пикапом заводскую трубу или спрыгнуть с двери на гоночном болиде? **Алексей Воробьев-Обухов** расскажет правду.

В мае прошлого года исполнилось ровно 100 лет популярным в США гонкам «Инди-500». Старейшая из доживших до наших дней кольцевая гонка собирает более 400 000 зрителей, которые с интересом наблюдают, как болиды круг за кругом преодолевают 500-мильную дистанцию. Но в 2011-м тут устроили и другое, быть может, даже более захватывающее зрелище.

Фирма Hot Wheels, специализирующаяся на моделях автомобилей в масштабе 1:64, подготовила полномасштабный рекордный прыжок с макета двери высотой 30 метров. Почему выбран именно такой образ? Все просто: он позаимствован у аналогичной игрушки V-Drop, где по воздуху летают маленькие машинки. В реальном масштабе потребовались сотни тонн стальных конструкций, чтобы собрать саму дверь, трамплин пятиметровой ширины и 67-метровую рампу для приземления. На покраску трека общей длиной 457 метров ушло 1892 литра фирменной оранжевой краски. Интересно, что высота отрыва (5 метров) была на метр меньше высоты посадки.

Но вот вопрос: а что, если бы рекорд – прыжок длиной 101 метр – не удался и багги приземлился до рампы? Выручает не только точный расчет, но и страховка. Видеозапись (рекомендуем посмотреть!) зафиксировала: машина коснулась дорожки намного дальше ее начала, метров на двадцать. Однако на тренировках в апреле дело едва не кончилось бедой. Небольшая ошибка в скорости отрыва – и отважный пилот коснулся рампы совсем близко к ее краю, да еще и носом вниз. Чудом не скапотировал!

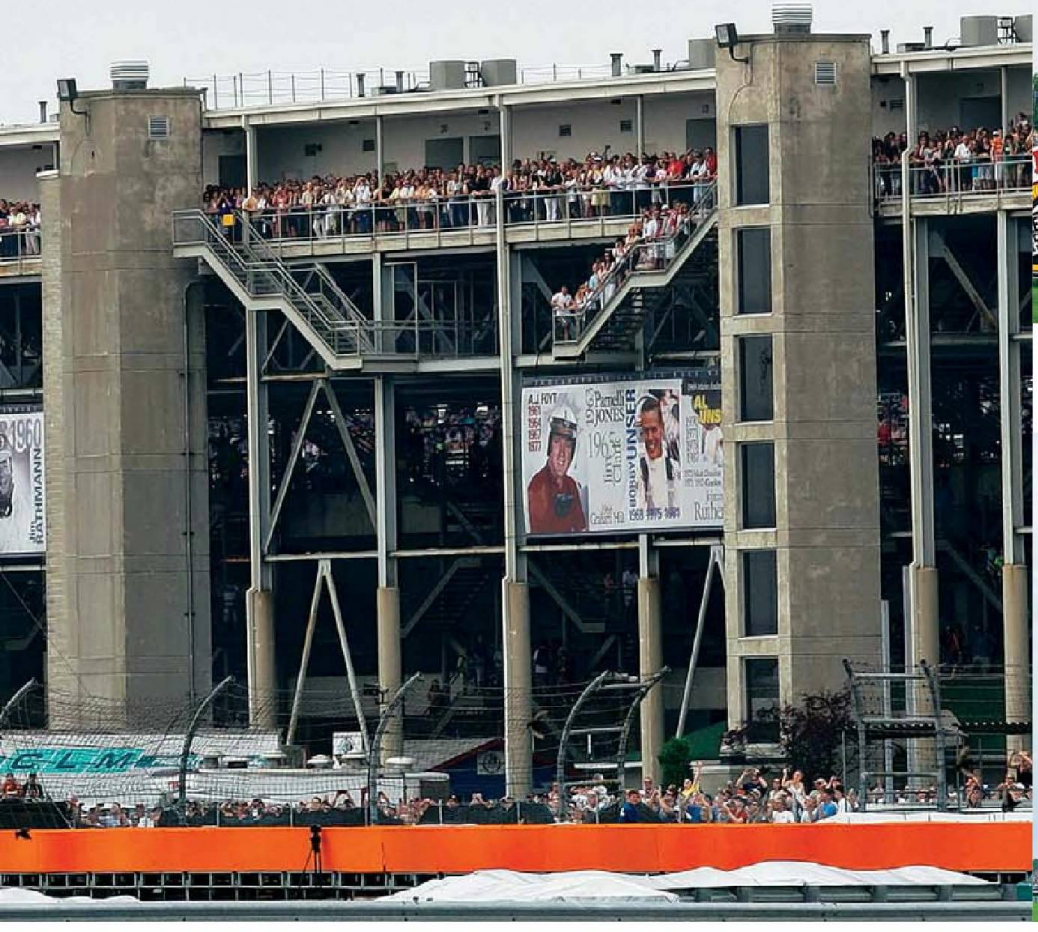
А теперь зададимся вопросом: нужна ли была высоченная дверь для такого прыжка? Ответ отрицательный. Расчетная скорость отрыва не 300 и даже не 200, а вполне привычные для современного водителя 175,42 км/ч. Уверенно развить ее багги смог бы и на горизонтальном участке. Но, конечно, более длинном, чем выстроенный трамплин. Сила тяжести дала при разгоне около 80 км/ч, остальное довершила тяга двигателя. Расплатиться за такую траекторию пилоту (им был Таннер Фауст, каскадер и издатель известного автомобильного журнала) пришлось перегрузкой около 3g на выходе из пике. Впрочем, для боевых летчиков и космонавтов – ничего особенного. ЗР



В первоначальном проекте автомобиль должны были поднимать на дверь сначала краном, потом на специальном лифте.

В реальности багги наверх затащила лебедка. Внимание: дан полный газ, скорость стремительно растет...

Публика затаила дыхание: багги взвился в воздух, теперь ничего нельзя исправить или изменить.



Есть рекорд! Таннер Фауст доволен. Кстати, предыдущий подобный прыжок получился тоже неслабым – на 92 метра.

БОТИК, ПАРОВОЗ И СТРАУС

Воскресное утро началось с будильника, который не сработал. Значит, вернуться из задуманной поездки засветло явно не удастся. И все же **Михаил Кулешов** поехал в Переславль-Залесский.

С мыслью о том, что в следующий раз заведу два будильника, я наспех позавтракал и, встретившись с подругой, помчался по Ярославке. Воскресное утро дает свои привилегии: уже через полтора часа пути появляется приветственный указатель.

Поскольку количество музеев здесь вплотную подбирается к уровню ПДК, а расстояния между ними минимальны, решили посетить кряду четыре. Начали, конечно, с ботика Петра I, давшего имя музею-усадьбе, – эта достопримечательность города хранится уже третье столетие и потому конкурентов не имеет. Именно на берегу Плещеева озера, на котором стоит Переславль-Залесский, в 1688 году царь Петр I затеял строительство потешной флотилии, давшей начало русскому военному флоту. Но после пожара 1783 года все суда погибли, живучим оказался только этот ботик.

Входной билет в ботный дом обойдется взрослому человеку в 50 рублей, еще столько же придется выложить любителям фотографии. Сходили к Плещееву озеру: заболоченный берег порос камышами, а нынешняя «флотилия» ограничивается несколькими старыми шлюпками, принадлежащими, по всей видимости, местному постоялому двору. Но парус здесь по-прежнему в большом почете. Правда, ныне он трансформировался в современные прозрачные и жесткие, как крылья жука, сёрфовые паруса и разноцветные купола кайтов. Сотни спортсменов скользят по воде на огромной скорости – необычайно красивое зрелище.

Едем дальше – в 15 километрах, в деревне Талицы, находится Переславский железнодорожный музей. Первое, что привлекает внимание, – небольшая коллекция дорожных машин на площадке у входа в музей. Многочисленные образцы продукции Горьковского автозавода, странного вида автобус с надписью *Renault* на решетке радиатора, а также «Форд-Т» и «Бьюик-Модель 46 Бизнес Купе», выставленные на продажу! Честно сказать, я был немало удивлен: обе машины вживую увидел впервые.

По стольнику приобрели входные билеты. Прямо на путях стоят паровозы, вагоны, цистерны и другая техника узкоколейных железных дорог конца XIX – середины XX века. Очень понравился и одновременно удивил легковой ЗИМ на рельсовом ходу. Сие средство передвижения принадлежало некогда Транспортному управлению Нижегородской области, где использовалось для перевозки начальства.

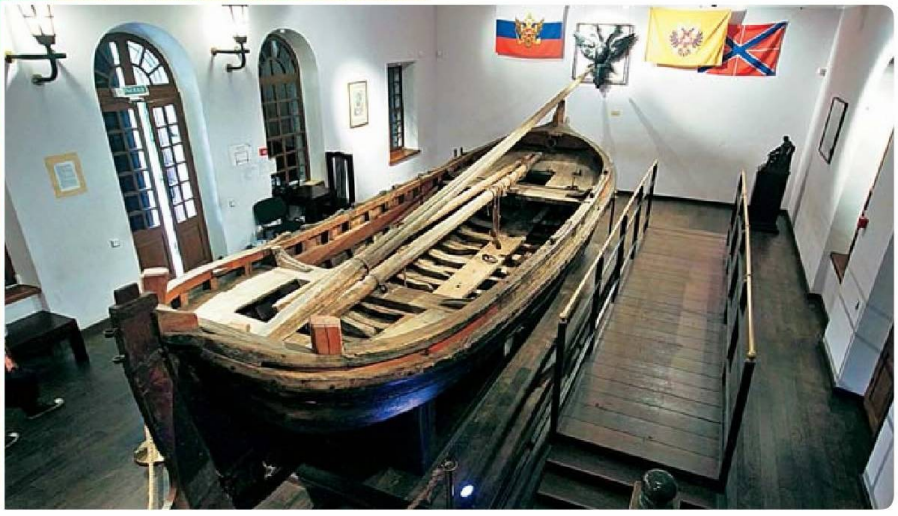
Кстати, в музее можно взять напрокат ручную дрезину! Полуторакилометровый маршрут по тупиковой

ветке одарит ноющими мышцами – за ваши же деньги – и приятными воспоминаниями. Стоимость поездки – 100 рублей с человека. Согласитесь, вполне разумно. Вы не знаете, где еще пригласят совершить подобную поездку? Я тоже.

В заключение нас ждали Музей чайников и Музей утюгов, а также небольшой бонус. Чайники «живут» в паре сотен метров от ботика Петра: раскрашенную деревянную избу за ярко-красным забором невозможно не заметить с дороги. Под столь же яркой крышей энтузиасты (музей частный) собрали больше сотни различных чайников, а также множество предметов быта, так или иначе относящихся к чаепитию: коробки от конфет, сахарницы и щипцы для сахара, ложки и вилки. Заплатив сотрудникам музея стандартные 100 рублей с человека, можно послушать увлекательный рассказ, на который, впрочем, уйдет не более четверти часа. Что касается утюгов, до которых отсюда не более 5 километров езды, то оба музея практически идентичны и явно имеют общих владельцев. То же оформление, те же расценки, даже шутливые надписи на заборе повторяются.

Обратная дорога неожиданно принесла эмоций не меньше, чем все пережитое за день. Отъехав от Переславля всего-то пару километров, обнаружили придорожное кафе «Страус». Здесь в деревянных вольерах коротают время и оправдывают название заведения страусы в компании с верблюдом, совсем молодым олененком, песцом и кроликами.

Общий позитив от проведенного дня смазала лишь глухая стена машин, стоящих на пути в вечернюю Москву. Впрочем, сам виноват. В следующий раз заведу два будильника! **ЗР**



Бот «Фортуна» выставлен в этом павильоне с 1803 года.

Даже в кино такое транспортное средство увидишь не часто. А уж проехаться самому – класс!

Импровизированный зоопарк на обочине М8.

«Бьюик-Бизнес Купе» ждет покупателя. Интересно, в который раз?

ОТ СЪЕЗДА ДО БУФЕТА

Перед нами машина с совсем не героической биографией и абсолютно не щегольским видом. А прохожие все равно смотрят на нее с доброй улыбкой. **Сергей Канунников** попробовал найти тому причины. Фото **Георгия Садкова**.

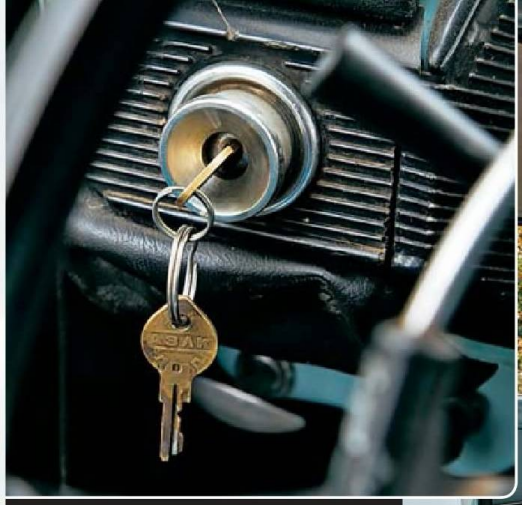
На них не обращали особого внимания, как на обыденные предметы, – скажем, эмалированный чайник, кипящий на плите перед походом в школу. Или коржик, купленный в школьном буфете: вкусно, но ничего особенного. Такие фургоны подъезжали к магазинам, прачечным, школам, где сурового вида дядьки доставали из них неброские и не слишком ценные грузы.

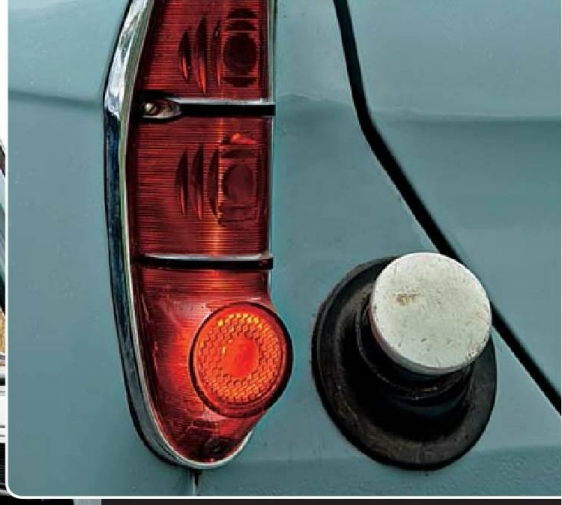
Потом эти «москвичи»-фургоны как-то незаметно исчезли. О них, казалось, забыли навсегда. Но эти неказистые работяги тоже часть нашей истории.

МЕЛКИМ ОПТОМ

Их иногда называли «стиралками» – за ребра боковин грузового отсека, напоминающие стиральную доску. Фургон с весьма современным по тем временам дизайном появился на пару лет позже седана. Первые грузовые машины собрали в самом конце 1966 года.

Р720СЕ 199
RUS



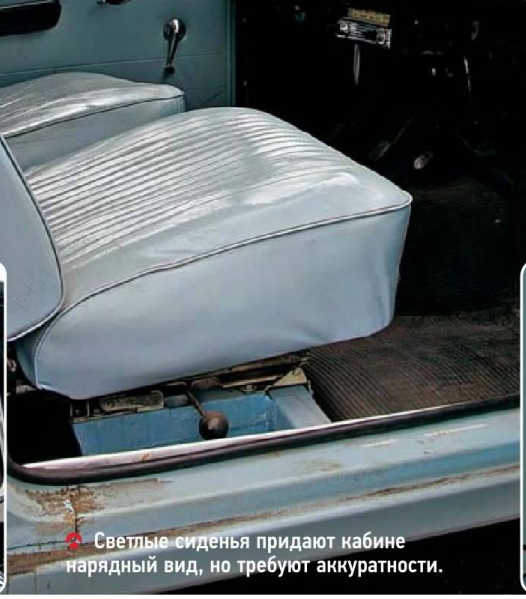


Замок зажигания еще не на рулевой колонке, которая соответственно не запирается.

Старые приборы читаются хуже, чем современные, но определенный шарм в них, несомненно, есть.

Горловина бензобака решена в грузовом стиле – не прикрыта и без замка.

Простенькие, но изящные подфарники впервые появились на «москвичах» семейства 403, а потом еще долго жили на ижевских машинах.



Светлые сиденья придают кабине нарядный вид, но требуют аккуратности.

Нижневальный мотор в 50 л.с., конечно, далеко не гигант, особенно по сравнению с передовым 412-м, выпуск которого начали в 1967 году. Но тогда двигатели в 40–50 л.с. и в Европе были нормой. А развозному городскому фургону больше и не надо. Вам трудно поверить, что некогда «москвичи» можно было сравнивать с иномарками-одноклассниками?

По сегодняшним меркам, фургон практически не разгоняется. Ходы расположенного на рулевой колонке рычага четырехступенчатой коробки передач размашистые. Позднее, в начале 1970-х, рычаг переместили на пол, но лучше от этого не стало: дистанционный привод коробки передач все равно оставался капризным. Впрочем, при определенных навыках да спокойном ритме езды управление коробкой приемлемое. А рычаг на руле в известной мере даже удобнее.

Посадка для водителя среднего роста вполне сносная. Высокому будет тесно, но полвека назад стандарты были другие.

Соседу водителя похуже, если за спинкой кресла на штатном месте стоит запаска. Ну да пассажиру машиной не управлять!

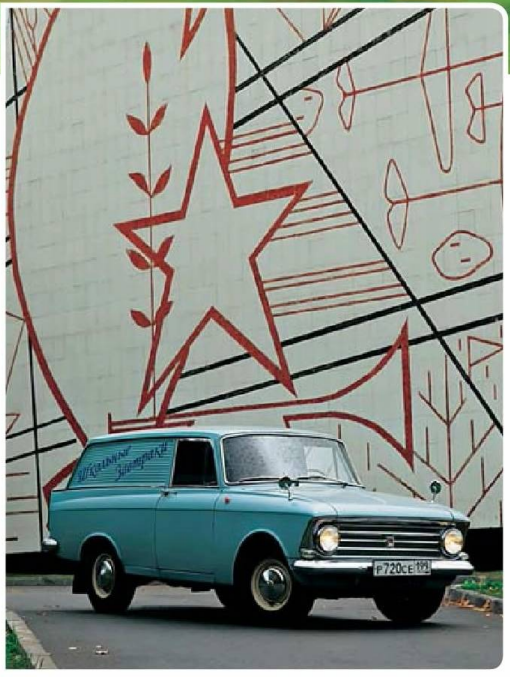
Погрузка-выгрузка требует ловкости и гибкости – крыша низкая. Не то чтобы конструкторы не догадывались, что можно сделать фургон-«каблук», просто на МЗМА, как и на других советских заводах, царил принцип максимальной унификации. В данном случае – с универсалом «Москвич-426». Скольких трудов стоило пустить на конвейер ИЖ-2715, ветераны удмуртского завода вспоминают до сих пор! Проблема погрузки-выгрузки отчасти решалась отказом от сплошной стенки за спиной водителя (на первых фургонах она была): что-то можно было достать или положить из кабины. Правда, если груз уложен под крышу, а торможение резкое, могли возникнуть проблемы. Кстати, тормоза здесь еще без усилителя (он появится на мощном 412-м и его модификациях), но для фургона вполне сносные.

Ну а вообще грех жаловаться! Для второй половины 1960-х – начала 1970-х (а этот фургон как раз из 1969-го) по оснащению и управляемости – нормальный легковой автомобиль, способный, по паспортным данным, перевозить 250–400 кг (в зависимости от дорог) чего-нибудь. Но кто их считал, эти килограммы? Впрочем, особо тяжелого на таких машинах, как правило, не возили. А коржиками да сосисками для школьного буфета «Москвич» не перегрузишь.

ДВАДЦАТЬ ТРИ И ТРИДЦАТЬ ТРИ

Весной 1966 года, за несколько месяцев до появления 433-го, прошел XXIII съезд КПСС. О такой мелочи, как фургон «Москвич», в его материалах, конечно, не было ни слова. Но задачу увеличить в восьмой пятилетке производство грузовиков в два раза поставили. МЗМА обязан был внести в это дело свой, пусть и не великий, вклад. Универсал «Москвич-426» освоили, кстати, позже фургона – в марте 1967-го.

Ну, «в два раза» – это, конечно, погорячились. Но рост, по нынешним меркам, действительно немыслимый: в 1965 году в СССР произвели чуть больше 326 000 грузовиков, а в 1970-м – более 524 000. В этом объеме вклад московского завода, получившего в 1968-м, за год до рождения этого «Москвича», имя Ленинского комсомола, был совсем скромным. Основной продукцией предприятия являлись седаны, очень неплохо продававшиеся за границей.



МАЛЕНЬКИЙ, А УЖЕ ГРУЗОВИК

Производство «Москвича-433» начали в самом конце 1966-го. Машину грузоподъемностью 250–400 кг комплектовали 1,4-литровым нижневальным мотором «Москвич-408» и четырехступенчатой коробкой передач. С начала 1970-х годов 433-й выпускали параллельно с более мощным фургоном «Москвич-434», оснащенным 75-сильным мотором «Москвич-412» и гидровакуумным усилителем тормозов. В 1976-м модель 433 сменил «Москвич-2733», а 434 – «Москвич-2734», созданные на базе моделей 2138 и 2140.

Зато московский завод был, по сути, единственным, серийно выпускающим удобные в городе юркие развозные фургоны.

Незаметные фургончики бегали по городам, делали незаметную работу. Большинство бесславно заканчивали свой век у заборов автобаз и на свалках. Именно туда лазили пионеры московских окраин собирать металлолом (интересно, не на ту же свалку его потом отвозили?..). Но в посещении этого кладезя была и вторая цель: ужасно интересно потрогать автомобильное железо! Пусть ржавое и искореженное.

Поскольку частникам фургоны в СССР не продавали, шансов выжить у отработавших свой срок машин почти не было. Вот и этот 433-й совсем недавно был на грани исчезновения. Чужие детали и агрегаты продлили его нелегкую жизнь, однако и она подходила к концу.

Но совсем не пижонистому, не знаменитому и не легендарному «Москвичу» удивительно повезло. Сегодня он почти такой, каким был более четырех десятилетий назад: не франт, скорее, обыденный предмет из почти забытого быта, как чайник, настойчиво кипевший на газовой плите, или коржик из школьного буфета... **ЗР**

Редакция благодарит Евгения Магакова за предоставленный автомобиль, директора Московского городского дворца детского (юношеского) творчества А.А. Шашкова, заместителя директора В.Н. Костина и заведующую сектором информационного обеспечения и взаимодействия со СМИ Н.И. Чистякову за помощь в организации съемки.

Дверь грузового отсека запирается ключом.

На ранних московских фургонах дверь грузового отсека состояла из двух откидывающихся частей. В отсутствии сплошной перегородки между кабиной и багажником были и плюсы, и минусы.

За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ

ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Suprotec Универсал
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,7 до 2,2 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпука) и других стран **до 2004г.** выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01578** Цена **1076** р.

Suprotec Универсал
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 1,6 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпука) и других стран **до 2004г.** выпуска)
Емкость: 75 мл. Код **01580** Цена **825** р.

Suprotec Люкс
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 2,4 л** (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы **после 2004г.** выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01579** Цена **1322** р.

Suprotec Регуляр
Для регулярной (с каждой заменой масла) обработки любого **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 2,5 л**
Емкость: 100 мл. Код **01787** Цена **468** р.

Suprotec ТНВД
Для обработки топливных насосов высокого давления Емкость: 100 мл. Код **01581** Цена **1222** р.

Suprotec МКПП
Для обработки механических коробок переключения передач.
Емкость: 100 мл. Код **01582** Цена **1026** р.

Suprotec АКПП
Для обработки автоматических коробок переключения передач.
Емкость: 80 мл. Код **01583** Цена **1252** р.

Suprotec ГУР
Для обработки гидроусилителя руля.
Емкость: 60 мл. Код **01584** Цена **975** р.

Парковочный радар Parkcity Kiev

Parkcity Kiev (PC 820/302L). Твой стиль! Твой характер! Модель определяет препятствия и выводит информацию на LCD (жидкокристаллическом) дисплей как сзади так и впереди автомобиля, с возможностью голосового и звукового оповещения (на русском языке), имеется возможность выбора оповещения голос/звук и регулировка громкости.
В комплекте восемь датчиков диаметром 20 мм
Точность измерения 10 см;

В комплект парковочного радара (парктроника) входит:
-центральный блок системы;
-дисплей (индикатор);
-инструкция на русском языке;
-8 датчиков;
-фреза (для отверстий в бампере нужного диаметра);
-линейка (для разметки бампера);
-комплект проводов;
-установочный комплект (двусторонний скотч, стяжки).

Код 02893 (Black) Цена 3990р. Код 02894 (Silver)

Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики ВВ калибр 4.5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

UMAREX

PM

магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код **02556** Цена **4500р.**

Beretta Elite II

магазин 18шт
вес 660гр
plastic/metal
Код **02548** Цена **3500р.**

Шарики стальные омедненные.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код **02638** Цена **95*р.**
*только при покупке пистолета.

Баллон CO_2 -12гр
20шт Код **02867** Цена **640*р.**
1шт Код **02558** Цена **40*р.**
*только при покупке пистолета.

Шарики стальные Gletcher.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код **02788** Цена **500*р.**
*только при покупке пистолета.

Очки релаксационные «Водительские»
Код **01480** Цена **800р.**

Очки способствуют защите зрительного органа от переутомления, уменьшают ослепление от света встречных фар, снижают рассеяние, повышают контрастность изображения и улучшают цветоразличение.

Очки водительские «Антифары»
Код **01481** Цена **600р.**

ИМЗ

МР 654К (обновленная ручка)

магазин 13шт
вес 750гр
metal/metal
Код **02658** Цена **4900р.**

Ярыгин/МР 655К

магазин
100шт (ВВ) 8 (Диаболо)
вес 700гр
plastic/metal
Код **02659** Цена **4200р.**

Тульский Токарева/МР 656К

магазин 13шт
вес 900гр
metal/metal
Код **02623** Цена **10000р.**

Создан на основе легендарного боевого пистолета (Тульский Токарева) образца 1933г. В разработке использованы основные узлы и детали настоящего ТТ (рамка, затвор, ударно-спусковой механизм), полностью сохранена подлинная историческая маркировка оригинала.

GLETCHER

PM (NEW)

магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код **02868** Цена **4000р.**

SW B4

магазин 6шт
вес 800гр
metal/metal
Код **02766** Цена **5350р.**

SW B25

магазин 6шт
вес 800гр
metal/metal
Код **02765** Цена **5250р.**

SW B6 (NEW)

магазин 6шт
вес 890гр
metal/metal
Код **02933** Цена **5450р.**

BRT 92FS

магазин 19шт
вес 1100гр Blow Back
metal/metal
Код **02744** Цена **6950р.**

SS 2202

магазин 21шт
вес 700гр
plastic/metal
Код **02739** Цена **3250р.**

TRS 24/7

магазин 19шт
вес 720гр
plastic/metal
Код **02740** Цена **3250р.**

UZM

магазин 24шт Blow Back
вес 2200гр
metal/metal
Код **02750** Цена **8450р.**

CLT 1911 (NEW)

магазин 19шт
вес 900гр
metal/metal
Код **02828** Цена **6500р.**

BRT 84

магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код **02764** Цена **3500р.**

SS P226-S5

магазин 19шт
вес 1250гр Blow Back
metal/metal
Код **02745** Цена **6950р.**

TT (NEW)

магазин 18шт
вес 620гр
metal/metal
Код **02905** Цена **5800р.**

Inspector RD X1 Kappa - радар-детектор

Разработано для России и стран СНГ.

Младшая модель новой серии современных детекторов радаров скорости. Предназначен для заблаговременного обнаружения сигналов радаров скорости во всех диапазонах, на текущий момент используемых в России.

Диапазоны:
X - 10.525 ГГц ±50 МГц
K - 24.150 ГГц ±125 МГц
Ka - 34.3 ГГц; 34.7 ГГц; 34.94 ГГц
Лазер - 800~1000 нм (360 гр.)
POP (импульсные) радары

Лазерный приёмник Quantum Limited последнего поколения обеспечивает надёжное обнаружение лазерного излучения в диапазоне 360 градусов. Интеллектуальный фильтр ложных тревог снижает число срабатываний от сигналов датчиков движения, автоматических ворот и дверей и других устройств, работающих в тех же диапазонах, что и радары скорости.

Код **02888** Цена **3000р.**

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»**
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**
  текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
  Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 111р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

Нитрат-тестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

Предназначен для оценки (экспресс-анализа) содержания **нитратов** в свежих овощах, фруктах и мясе в домашних условиях. Прибор оснащен цветным OLED-дисплеем, позволяющим без напряжения рассмотреть информацию, как в темном помещении, так и при ярком освещении. На экране размещается до 8 текстовых строк.
Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105x43x18
Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -105

Код **02497** Цена **5290р.**

Экотестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

"Экотестер СОЭКС" предназначен для экспресс-анализа содержания **нитратов** в свежих овощах и фруктах, а так же для оценки уровня **радиоактивного** фона и обнаружения предметов, продуктов питания, строительных материалов, зараженных радиоактивными элементами.
Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105x43x18
Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -66

Код **02932** Цена **8000р.**

Вся продукция сертифицирована
Цены действительны 30 дней после выхода рекламы

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА HTTP://SHOP.ZR.RU

ООО «ТД «За рулем» 105082, Москва, Бакунинская 72, ОГРН 1047796967822

* Количество товара ограничено.

реклама

За рулем

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

«ФОРД-ЭКСПЛОРЕР»

сменил ориентацию, утратил раму и превратился в рядовой кроссовер. Сможет он противостоять лидерам этого класса «Тойоте-Хайлендер», «Ниссану-Мурано», «Хонде-Кросстур»?

«ХЁНДАЙ-СОЛЯРИС», «ЛИФАН-СОЛАНО», «ФОРД-ФОКУС» мчатся на север. Стужа, метель и ледяной ветер нашим испытателям нипочем. Вопрос – сдюжат ли автомобили?

«Лада-Гранта» уже в продаже – стоит ли она своих денег? Изучим товарный экземпляр. Еще протестируем мировую новинку **«Мазду CX-5»**, представим

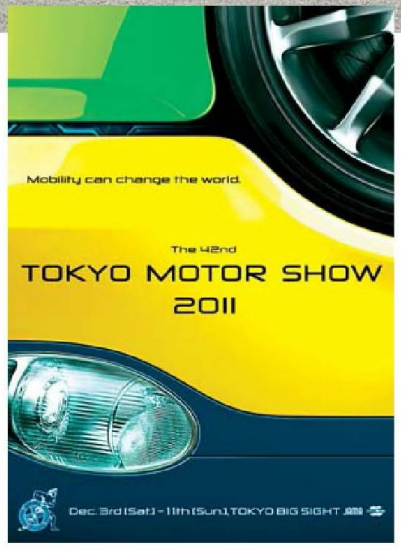
УАЗ С КИТАЙСКИМ ДИЗЕЛЕМ,

прокатимся на совершенно новом **«Порше-911»**. На десерт – ездовые впечатления от самого долгожданного российского кроссовера **«Рено-Дастер»**.

БЕРЕЧЬ ПЕШЕХОДА

должны современные машины. Что будет с несчастным после аварии? Воспроизводим на полигоне в реальных условиях ситуацию, подобную осенней драме в Брянске.

У КАЖДОГО СЕРВИСА своя калькуляция ремонта поврежденного авто. В ходе рейда выясним, кто норовит на нас нажиться, а кто предложит разумную цену. **«Ауди-Q3»** всем хорош, но способен ли он за те же деньги предложить лучшую комплектацию, чем **БМВ-X1**?



САЛОН В ТОКИО

вновь восхитил фейерверком концептов, автомобилей будущего и уже настоящего. Только нынче мы приглядывались к машинам пристальнее, ведь некоторые из них могут оказаться в России раньше, чем в Европе или Америке. Наш рынок становится приоритетным.

ТЕСТ ВИДЕОРЕГИСТРАТОРОВ,

который мы провели совсем недавно, заинтересовал читателей ЗР – они хотят продолжения. Теперь мы испытаем уже десяток камер.

ПРИРОДНЫЙ АКТИВАТОР ТЕСТОСТЕРОНА!

- улучшает сексуальное здоровье мужчины;
- способствует нормализации функциональной активности мочеполовой системы у мужчин;
- способствует улучшению выработки мужских половых гормонов.

Свои вопросы вы можете задать по телефону: **8-800-505-20-02**

По России звонок бесплатный.

СГР № 77.99.23.3.У.1281.1.06 СГР №77.99.23.3.У.1613.3.07 Не является лекарством. Реклама

Реклама.

CHEVROLET

CHEVROLET ORLANDO
ВСЕ РЕАЛЬНО

ЕСЛИ ВЫ РЕШИТЕ СОБРАТЬСЯ СВОЕЙ БОЛЬШОЙ КОМПАНИЕЙ — КАЖДОМУ БУДЕТ УДОБНО В СЕМИМЕСТНОМ САЛОНЕ **CHEVROLET ORLANDO** БЛАГОДАРЯ ТРЕТЬЕМУ РЯДУ СИДЕНИЙ И МНОЖЕСТВУ ВАРИАНТОВ ИХ ТРАНСФОРМАЦИИ.

От **719 000** рублей

Просторный семиместный салон с множеством вариантов трансформации

Откидная панель с возможностью подключения плеера

Зеркало заднего вида для общения с пассажирами

www.chevrolet.ru | горячая линия: 8 800 200 00 76